

Aalborg den 15. april 2025
j.nr. 10100

Algade 15, 3. Sal
9000 Aalborg
CVR 44633124
lysholtfaber.dk
sikkermail@lysholtfaber.dk

Louise Faber
Advokat (L) Ph.d.
lf@lysholtfaber.dk
Tlf. 22799535

STÆVNING

På vegne af:

Sagsøger

Borgerbevægelsen
CO Else Marie Tolbøll
Skrænten 5
9400 Nørresundby
CVR 33806108
v/ Advokat Louise Faber
Sagsøger er ikke momsregistreret

mod

Sagsøgte

Transportminister Thomas Danielsen
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
CVR 43265717
(Repræsentation kendes ikke)

1. PÅSTANDE

Principalt

- PÅSTAND 1:** Sagsøgte skal tilpligtes at anerkende, at vedtagelsen af Lov nr. 624 af 11. juni 2024 om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse med tilhørende miljøkonsekvensvurderinger er ugyldig.
- PÅSTAND 2:** Sagsøgte skal tilpligtes at anerkende, at den ved Lov nr. 624 af 11. juni 2024 om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse meddelte dispensation fra habitatdirektivets artikel 12, jf. artikel 16, stk. 1, litra c, for Bilag IV-arten 'odder' er ugyldig.

2. SAGENS PROBLEMSTILLINGER

Det fremgår af § 1, stk. 1, i Lov nr. 624 af 11. juni 2024 om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse, (herefter anlægsloven) (**Bilag 1**), at Transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 20 km firesporet motorvej vest om Aalborg via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord (Herefter Egholmlinjen), 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 og
- 4) anlægge og omlægge kommunale veje og stier, som bl.a. omfatter omlægning af Dall Møllevej og forlængelse af Mølholmsvej.

Folketingets vedtagelse af anlægsprojektet ved Lov nr. 624 af 11. juni 2024 om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse den 14. maj 2024 (**Bilag 85**) indeholder ifølge lovens ordlyd, bl.a. følgende tre tilladelser:

1. En tilladelse til, at 3. Limfjordsforbindelse skal anlægges i netop Egholmlinjen, fremfor andre alternativer, jf. anlægslovens § 1.
2. En tilladelse til at anlægsprojektet i Egholmlinjen skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2a i lov om offentlige veje m.v., jf. anlægslovens § 3 og § 4.
3. En tilladelse til at anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og stk. 2, udføres med de afværgeforanstaltninger og kompenserende foranstaltninger, som fremgår af de

gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v., jf. anlægslovens § 4.

Afværgeforanstaltningerne knytter sig til habitatdirektivets artikel 6-7 vedr. beskyttelsen af udpegningsgrundlaget i Natura 2000-områder, artikel 12 og artikel 16 om Bilag IV-arts strenge beskyttelse, samt fuglebeskyttelsesdirektivet art. 4, stk. 1 og stk. 2, jf. habitatdirektivets artikel 7 om fuglenes beskyttelse og vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

Det fremgår af anlægslovens bemærkninger, at der gives dispensation til at fravige den strenge beskyttelse for odder, som Bilag IV-arter, jf. habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, litra c.

Det fremgår af anlægslovens bemærkninger, at der ikke er behov for andre dispensationer, hvis de i miljøkonsekvensvurderingerne udført efter vejlovens kapital 2a indarbejdede afværgeforanstaltninger udføres.

EU-kommissionen beskriver overordnet VVM-processen på følgende måde:¹

”Bygherren kan anmode den kompetente myndighed om at specificere, hvad der skal omfattes af de VVM-oplysninger, som skal fremlægges (områdeafgrænsning). **Bygherren skal fremlægge oplysninger om indvirkningen på miljøet (i form af en VVM-rapport udformet i overensstemmelse med direktivets bilag IV).**

Miljømyndighederne, offentligheden og lokale og regionale myndigheder (samt eventuelle berørte EU-lande) skal informeres og høres. Den kompetente myndighed beslutter at tage gennemførte høringer i betragtning. Denne beslutning omfatter også **en begrundet konklusion af projektets væsentlige virkninger på miljøet.**

Myndigheden **oplyser offentligheden** om sin beslutning.

Offentligheden kan anfægte beslutningen ved domstolene.” (Min fremhævelse)

Processen indeholder for så vidt to dele, når processen skal lede frem til en VVM-tilladelse, der vedtages ved en anlægslov:

- 1) En lovforberedende fase, der omfatter en områdeafgrænsning, en VVM-rapport/miljøkonsekvensrapport, en offentlighedsfase med høringer af miljømyndigheder, andre lokale og regionale myndigheder, eventuelle berørte EU-lande og offentligheden.

Og dernæst

- 2) En lovvedtagende fase, hvor Folketinget vedtager en anlægslov på grundlag af oplysningerne fremkommet i den lovforberedende fase. Den begrundede

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DA/TXT/?uri=LEGISSUM:ev0032>

konklusion om projektets væsentlige indvirkninger, indarbejdes i lovforslagets bemærkninger.

Retssagen drejer sig om, hvorvidt VVM-processen i den lovforberedende fase forud for anlægslovens vedtagelse er gennemført indenfor de minimumskrav, der gælder for den kompetente myndighed i medfør af VVM-direktivet.

Direktivet er implementeret i vejloven, lovbkg. 2024-04-24 nr. 435 om offentlige veje m.v., jf. lovens § 1, stk. 1, nr. 6, vejlovens kapitel 2a og vejlovens § 132, stk. 7.

Der er tale om minimumsimplementering.

Vejlovens bestemmelser fastslår, hvilke dele af VVM-processen, der tilkommer henholdsvis Transportministeren og Vejdirektoratet, for projekter, der opnår tilladelse ved en anlægslov.

Det fremgår af § 17g, stk. 1, 1. pkt., i vejlovens kapitel 2a, at

”Vejdirektoratet udfærdiger en miljøkonsekvensrapport for et projekt.”

Det er sagsøgers opfattelse, at processen forud for anlægslovens vedtagelse er behæftet med væsentlige retlige mangler.

Det er tillige sagsøgers opfattelse, at Transportministeren har gennemført en proces i strid med den delegation, der er indeholdt i vejloven til Vejdirektoratet. I den proces, der er gennemført af Transportministeren, er der truffet beslutninger uden fornøden hjemmel, og uden iagttagelse vejloven og VVM-direktivets minimumskrav.

Retssagen drejer sig dernæst om, hvorvidt anlægsloven med tilhørende miljøkonsekvensvurderinger opfylder de minimumskrav, der gælder for miljøkonsekvensrapporten og VVM-tilladelse til projektet, jf. VVM-direktivet og vejloven.

Det fremgår af vejlovens § 17g, stk. 1, 2. pkt., at

”Miljøkonsekvensrapporten skal være fuldstændig og af tilstrækkelig høj kvalitet”

Det er sagsøgers opfattelse, at Vejdirektoratets miljøkonsekvensrapport ikke på tidspunktet for lovens vedtagelse er af ”fuldstændig og tilstrækkelig høj kvalitet”. Manglerne knytter sig dels til de almindelige miljøoplysninger eksempelvis vedr. støj og forurening. Dels i forhold til de særlige EU-miljøvurderinger i medfør af fuglebeskyttelsesdirektivet, vandrammedirektivet og habitatdirektivets Natura 2000-område beskyttelse og Bilag IV-arter.

Det er sagsøgers opfattelse, at Transportministerens VVM-tilladelse med tilhørende miljørapporter heller ikke opfylder minimumskravene i VVM-direktivet med tilhørende EU-miljøbeskyttelsesdirektiver, jf.

1. EU-traktatens artikel 174 og artikel 176,
2. EU-forordning Nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU, artikel 36, og de heri anførte direktiver:
 - 92/43/EØF (Habitatdirektivet),
 - 2000/60/EF (Vandrammedirektivet),
 - 2009/147/EF (fuglebeskyttelsesdirektivet) og
 - 2011/92/EU (VVM-direktivet).

Sagsøgers anbringender angår væsentlige retlige mangler, der knytter sig til de med fremhævede dele, og konkret angår

- **Om minimumskravene til processen forud for anlægslovens vedtagelse** den 14. maj 2024 er overholdt. Dels i forhold til de dele af processen, der er delegeret til Vejdirektoratet i medfør af vejlovens kapitel 2a. Dels i forhold til Transportministerens egne proces og beslutning som kompetent myndighed efter EU-traktatens artikel 174 og artikel 176, og dagældende EU-forordning Nr. 1315/2013 af 11. december 2013.
- **Om miljøkonsekvensvurderingerne**, der ligger til grund for projektet den 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, opfylder minimumskravene i VVM-direktivet med tilhørende EU-miljøbeskyttelsesdirektiver på tidspunktet for anlægslovens vedtagelse.
- **Om anlægsloven og dens begrundende konklusion** opfylder minimumskravene i VVM-direktivet med tilhørende EU-miljøbeskyttelsesdirektiver.

Såfremt sagsøger opnår medhold i at processen, og/eller miljøkonsekvensvurderingerne, og/eller anlægsloven og dens begrundende konklusion er behæftet med væsentlige retlige mangler, gør sagsøger gældende, at dette skal føre til, at anlægsloven erklæres ugyldig.

3. PROCESUSSELT OG FORSLAG TIL SAGENS BEHANDLING

3.1. VÆRNETING

Sagen er anlagt ved byretten i Aalborg i henhold til retsplejelovens § 240, stk. 2, hvorefter sager om prøvelse af afgørelser truffet af en central statslig myndighed anlægges ved sagsøgerens hjemting, hvis sagsøgeren har hjemting i Danmark.

Sagsøger har som forening hjemting i Aalborg, hvor sagsøgers bestyrelse og formand tillige har bopæle, jf. retsplejelovens § 238, stk. 1.

Der er ikke indgået anden aftale om værneting, jf. § 245.

3.2. SØGSMÅLSKOMPETENCE

I henhold til VVM-direktivets artikel 11, skal Medlemsstaterne inden for rammerne af deres relevante nationale lovgivning sikre, at medlemmerne af den berørte offentlighed:

- a) som har tilstrækkelig interesse, eller
- b) som gør gældende at en rettighed er krænket, når dette er en forudsætning i henhold til en medlemsstats forvaltningsretlige regler,

har adgang til ved en domstol (...) at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af dette direktivs bestemmelser om offentlig deltagelse.

Der er ikke i dansk ret taget stilling til søgsmålskompetencen i forhold til Folketingets vedtagelse af en anlægslov efter en beslutningsproces foranstaltet af Transportministeren og Vejdirektoratet. Det gøres gældende, at sagsøger har søgsmålskompetence.

Sagsøger er i henhold til vedtægtens § 2 (**Bilag 86**) en miljøbeskyttelsesforening med såvel lokalt som nationalt sigte. Formålsbestemmelsen lyder

”Borgerbevægelsens hovedformål er:

- a) At deltage aktivt i det danske demokrati, **lokalt såvel som nationalt i spørgsmålet en 3. Limfjordsforbindelse i form af en motorvej med fokus på problematikker vedr. beslutningsprocessen, der har lokal, national og international betydning.**
- b) At sikre og øge hensyntagen til og beskyttelse af mennesker, natur og miljø ved beslutninger om motorveje o.l.
- c) At styrke folkeoplysningen og dermed medlemmers evne og lyst til at tage ansvar for eget liv og deltage aktivt og engageret i samfundslivet med udgangspunkt i foreningens formål a) og b).

Bevægelsen oplyser om og påser navnlig, at de demokratiske spilleregler for beslutninger herom overholdes, herunder vedrørende borgerinddragelse, naturbeskyttelse og retssikkerhed, herunder prøvelse af offentlige beslutninger ved klage til tilsyn, rekursorganer og domstole. Overholdes spillereglerne ikke, og indebærer dette en retlig overtrædelse, kan bevægelsen påtale dette ved søgsmål. Beslutning om anlæggelse af søgsmål afgøres på en generalforsamling.”

Foreningen har aktuelt 659 betalende medlemmer, 932 indmeldte støttemedlemmer og 7000 medlemmer på sin Facebook gruppeprofil (**Bilag 88**). Foreningens medlemmer er aktive modstandere af 3. Limfjordsforbindelse i Egholmmotorvejen, men har landsdækkende aktiviteter for at skabe fokus på problematikker vedr. beslutningsprocessen, herunder de problematikker der aktualiseres ved nærværende sagsanlæg.

Foreningens landsdækkende sigte fremgår af vedtægten. Foreningen er tillige godkendt som landsdækkende af Miljøstyrelsen i forhold til at modtage afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens §§ 73 e – 73. (Se **Bilag 87**) Det fremgår af Miljøstyrelsens begrundelse, at

”Miljøstyrelsen vurderer, at **Borgerbevægelsen er en landsdækkende forening med hovedsæde i Aalborg, som har beskyttelse af miljø og natur som hovedformål**, og opfylder dermed betingelsen i miljøbeskyttelseslovens § 76, stk. 2.”

Efter dansk ret anerkendes foreningers søgsmålskompetence generelt, hvis der er tale om forhold, som har væsentlig betydning for foreningens medlemmer, jf. U 1994.780/2 Ø (Øresundsbroen), U 2012.2572 H (Testcenter Østerild).

Miljøorganisationers søgsmålskompetence er dertil anerkendt i henhold til Århuskonventionens artikel 9, jf. EUD i sag C-182/10 (5 dommere) gengivet i MAD2012.10, EUD i sag C-240/09 (Slovakiets anmodning om præjudiciel afgørelse om søgsmålskompetence efter Aarhus Konventionens artikel 9, stk. 3, for miljøorganisationer) og EUD i sag C-263/08, Djurgården.

3.3. SØGSMÅLSFRIST

Lov nr. 624 af 11. juni 2024 om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse blev offentliggjort i Lovtidende den 12. juni 2024 (se **Bilag 1**).

Gyldigheden af en lov kan efterprøves af domstolene i henhold til grundlovens § 63, stk. 1.

I henhold til VVM-direktivets § 11, stk. 2, er det medlemsstaterne der afgør, på hvilket stadium der kan rejses indsigelse mod afgørelser, handlinger eller undladelser.

Folketinget i Danmark har ikke truffet afgørelse om et tidligere tidspunktet end efter anlægslovens vedtagelse, hvor der kan rejses indsigelse mod afgørelser, handlinger eller undladelser vedr. anlægslove. Der er heller ikke vedtaget regler om søgsmålsfrist.

Det fremgår af anlægslovens § 12, stk. 1, at

”Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt, inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.”

Bestemmelsen finder efter sin ordlyd anvendelse på afgørelser efter den pågældende lov, og ikke på selve vedtagelsen af anlægsloven

Vejlovens § 132, stk. 8, indeholder en tilsvarende søgsmålsfrist, der gælder afgørelser truffet efter vejlovens § 17d og 17 j. Bestemmelserne knytter sig til projekter, der er omfattet af krav om administrativ tilladelse, og ikke projekter der vedtages ved anlægslov.

Det gøres gældende, at der ikke gælder en søgsmålsfrist, og at sagsanlægget kan føre til realitetsprøvelse.

3.4. PROCESSUELT, ANMODNING OM HENVISNING TIL LANDSRETTE

Sagsøger anmoder om, at sagen henvises til Landsretten, jf. retsplejelovens § 226, stk. 1.

Subsidiært anmoder sagsøger om, at sagen behandles af tre dommere, jf. retsplejelovens § 12, stk. 3.

Sagsøger gør gældende, at der er tale om en principiel sag for så vidt angår den generelle gyldighed af den forudgående statslige beslutningsproces med tilhørende miljøvurderinger og processens forenelighed med vejlovens kapitel 2a, VVM-direktivet og de tilhørende EU-miljøbeskyttelsesdirektiver (Habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og Vandrammedirektivet).

Det må *som det første* anses som et principielt spørgsmål, om den forligsproces, der generelt anvendes af Transportministeren til at fastlægge en linjeføring og samtidig fravælge mulige alternativer er i overensstemmelse med VVM-direktivet, Habitatdirektivet og Vandrammedirektivet.

Linjeføringen for 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen fastlægges i et forlig (trafikforlig) indgået af regeringen i 2014 efter en VVM-lignende proces om et skitseprojekt med tre mulige linjeføringer.

Ved Trafikforliget i 2014 fravælges samtidig alle alternativer til Egholmlinjen, og de tinglyste byggelinjer på alternativerne aflyses.

Miljøorganisationernes adgang til domstolsprøvelse opnås først ved anlægslovens vedtagelse. Anlægsloven for den 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen vedtages den 15. maj 2024, mere end 10 år efter, at alternativerne er fravalgt, og de tinglyste byggelinjer vedr. disse er aflyst. Det gøres gældende, at miljøorganisationers mulighed for reel indflydelse i beslutningsprocessen, må forudsætte adgang til efterprøvelse af gyldigheden af miljøvurderingerne forud for den procesledende beslutning om valg og fravalg af linjeføring.

Når Miljøorganisationernes adgang til domstolsprøvelse først opnås ved anlægslovens vedtagelse, afskæres reel indflydelse i beslutningsprocessen. Miljøorganisationernes er fraskåret adgang til betimelig efterprøvelse af miljøvurderingerne forud for den procesledende beslutning om valg af linjeføring, helt frem til lovens vedtagelse. I forhold til den 3. Limfjordsforbindelse har efterprøvelse af miljøvurderingerne, der førte til valg af linjeføring, været afskåret i ca. 10 år.

Det udgør i den sammenhæng et særskilt spørgsmål, om det udgør en retlig mangel, at Vejdirektoratet i perioden forud for linjeføringens fastlæggelse i Trafikforlig 2014 ikke havde hjemmel til udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport, gennemførelse af

undersøgelser på lodsejernes ejendomme, afholdelse af offentlig høring og udarbejdelse af indstilling om valg af linjeføring til Transportministeren i vejloven. Hjemmel blev først tilvejebragt ved Lov 2016-06-08 nr. 658 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love, der trådte i kraft den 16. maj 2017, jf. lovens § 7, stk. 1.

Det må *for det andet* anses som et principielt spørgsmål, om Transportministeren som påkrævet i VVM-direktivets artikel 8, stk. 6, jf. artikel 1, stk. 2, litra g), nr. iv) og artikel 8a, stk. 1, ved brug af forligsprocessen til tidlig fravalg af alternativer, behørigt kan sikre sig, at anlægslovens begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af VVM-processen er tidssvarende i forhold til de miljømæssige betingelser, der knytter sig til afgørelsen på det tidspunkt anlægsloven vedtages.

Det gøres gældende, at processen medfører, at miljøkonsekvensvurderingerne for de fravalgte alternativer ikke er tidssvarende fordi de ikke opdateres efter forligets indgåelse, og fordi alle andre relevante og mindre indgribende alternativer, der foreslås i beslutningsprocessen, affærdiges uden miljøscreening eller vurdering.

Problemstillingen er relevant i forhold til habitatdirektivets bestemmelser i artikel 6, artikel 12 og artikel 16, hvor der gælder skærpede krav til miljøvurderingerne, der også forudsætter, at der ikke gives tilladelse til et projekt, der har væsentlig negativ påvirkning, når der foreligger mulige og brugbare alternativer uden disse virkninger.

Spørgsmålet er, derfor om forligsprocessen er forenelig med habitatdirektivets artikel 6, stk. 3 og stk. 4, 1. pkt. Bestemmelsen medfører, at de kompetente nationale myndigheder først kan give sin tilslutning til et projekt, når myndigheden har sikret sig, at den/det ikke skader lokalitetens integritet, eller hvis virkningerne på lokaliteten vurderes negativt, kun bestemmer, at projektet alligevel skal gennemføres af bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, fordi der ikke findes nogen alternativ løsning.

Retten skal derfor tage stilling til om Transportministeren gyldigt kan fravælge de miljømæssigt mindre indgribende alternativerne i et trafikforlig, der indgås mange år før det tidspunkt, hvor der foreligger en fyldestgørende habitatkonsekvensvurdering i forhold til de beskyttede Natura 2000-områder, jf. Habitatdirektivets artikel 6, stk. 3 og stk. 4, 1. pkt., når habitatkonsekvensvurderingen viser sig at skade lokalitetens integritet, fugle og arter på udpegningsgrundlaget.

Problemstillingen er relevant, fordi det fremgår af afsnit 3.4.2, i lovforslagets bemærkning, at

”Der er konstateret væsentlig påvirkning af bilag IV-dyrearten odder i forbindelse med projektet i form af tab af odderens raste- og ynglesteder på Egholm. I henhold til habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra d, er der forbud mod beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- og rasteområder. Dette

indebærer, at anlægsprojektet kun kan gennemføres, hvis betingelserne i habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, er opfyldt.”

Retten skal derfor tage stilling til det tilsvarende principielle spørgsmål, om betingelserne for fravigelse er opfyldt, jf. habitatdirektivets undtagelsesbestemmelse i § 16, stk. 1, litra c, om/når der findes andre brug bare alternativer, der er fravalgt af politiske og økonomiske årsager mere end 10 år, før det tidspunkt, hvor der foreligger en fyldestgørende habitatvurdering i forhold til Bilag IV-arten odder, jf. Habitatdirektivets artikel 12, der viser sig at påvirke et yngle- og rasteområde væsentligt.

Miljøkonsekvensvurderingen for den konkrete linjeføring er opdateret med Miljøkonsekvensrapport i 2021 og suppleret med nye habitatkonsekvensvurderingen og habitatvurderingerne i 2023, og dertil med yderligere miljøvurderinger efter tidspunktet for lovforslagets fremsættelse den 28. februar 2024 til vedtagelse i Folketinget, der ikke er indeholdt i lovforslagets bemærkninger, der udgør VVM-tilladelsens begrundede konklusion.

På intet tidspunkt efter det står klart, at habitatdirektivets undtagelsesbestemmelsen skal bringes i anvendelse, er det undersøgt om mindre indgribende alternativer end Egholmlinjen kan anses for brugbare.

De juridiske spørgsmål, der knytter sig til processen er generelle, og ses anvendt på en lang række af motorvejsprojekter, der overtoges eller igangsattes efter Amternes nedlæggelse i 2007, og som nyligt er vedtaget eller snart forventes vedtaget ved en anlægslov. Aktuelt ses 33 motorvejsprojekter oplistet på Vejdirektoratets hjemmeside, der alle gennemgår tilsvarende mangeårige beslutningsprocesser med forudgående fravalg og endelig fastlæggelse af linjeføringen i trafikforlig mange år inden anlægslovens forventede vedtagelse (**Bilag 125**). Projekterne omfatter eksempelvis Hærvejsmotorvejen, Kalundborgmotorvejen, Motorvejen fra Rønnede mod Næstved, Als-Fyn forbindelsen og Kattegatforbindelsen.

Transportministerens proces forekommer uforenelig med den delegation som Folketinget har vedtaget i vejloven og tillige uforenelig med VVM-direktivet, habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet, vandrammedirektivet. De samlede miljømæssige konsekvenser for de mange motorvejsprojekter, der er undervejs indenfor Transportministerens ressort, angår et meget stort areal af Danmark, et omfattende antal af ejendomme, der skal eksproprieres helt eller delvist med konsekvenser for mange mennesker, og med påvirkning af mange beskyttede yngle- og rasteområder for Bilag IV-arter, Natura 2000-områder, fugle og vand.

Transportministerens planlægning via trafikforlig foregår i realiteten uden brug af miljøkonsekvensvurderingerne for det enkelte projekt eller de mulige alternativer. Den enkelte linjeføring vedtages samtidig uden der foreligger et overblik over miljøkonsekvenserne af Trafikforligets øvrige projekter i forhold til klima, støj, beskyttede

arter, områder og vand, og forskudt i forhold til den bemyndigelse der er givet til Vejdirektoratet i vejloven.

Det er derfor EU-miljømæssigt meget problematisk, at miljøorganisationerne ikke på et betimeligt tidspunkt kan efterprøve de skitse miljøoplysninger, der anvendes til fastlæggelse af linjeføring, og at hverken Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurderinger eller vejdirektoratets behandling af resultatet af høringen af myndigheder, andre EU-lande og offentligheden, indgår i forligsdrøftelserne. Trafikaftalerne indgås på tilfældige tidspunkter set i forhold til det enkelte vejprojekt, og indholdet af disse er udslag af rent politiske forhandlinger.

I princippet kan trafikforligets mange projekter alle som en medføre forstyrrelse eller ødelæggelse af den samme Bilag IV-arts yngle- og rasteområde, eksempelvis odder, uden at de kumulative virkninger for bestanden på noget tidspunkt vurderes.

Det må dertil anses som et principielt spørgsmål, om Transportministerens offentlige høringer vedr. forslaget til en anlægslov overholder vejloven og VVM-direktivets minimumskrav. Kan Transportministerens eksempelvis igangsætte sin høring vedr. forslag til anlægslov før Vejdirektoratet har afsluttet sin lovbundne proces, jf. vejlovens kapitel 2a? Eller er Transportministerens proces, som det gøres gældende i denne sag, i strid med den delegation, der er indeholdt i Vejloven, og dermed uhjemlet?

Det er tillige et principielt spørgsmål, om høringsperiodernes længde i forbindelse med så omfattende projektbeskrivelser og miljøkonsekvensrapporter for Vejdirektoratets vedkommende opfylder vejlovens krav og for Transportministerens vedkommende om de opfylder VVM-direktivets krav.

Ingen af disse spørgsmål har været prøvet ved domstolene før.

Dog omhandler den verserende sag ved Østre Landsret om anlægsloven vedr. Lynetteholm også det principielle spørgsmål, om anlægsloven opfylder kravene i VVM-direktivets artikel 2. Retssagen er ikke afgjort.

Selvom retssagen angår en konkret linjeføring, og nogle hertil knyttede miljømæssige konsekvenser, angår de retlige tvister, som domstolene skal forholde sig til, forhold af generel karakter med store samfundsmæssige konsekvenser både i forhold til miljøet og i forhold til alle de mange borgere, der har ejendomme der påvirkes af Transportministerens mange motorveje i sin trafikaftale fra 2021, der er i samme type af proces frem mod vedtagelse af en anlægslov, som retssagen angår.

Processerne kan derfor være behæftet med samme retlige mangler, som skal efterprøves af domstolene i denne sag, hvorfor en dom vil have stor præjudikatværdi.

3.5. ANMODNING OM DELAFGØRELSE

Sagsøger anmoder om, at sagen opdeles, evt. i delhovedforhandlinger, jf. retsplejelovens § 253, stk. 1.

Hovedpåstanden i sagen udgøres af påstand 1, hvorefter sagsøgte skal tilpligtes at anerkende, at vedtagelse af Lov nr. 624 af 11. juni 2024 om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse med tilhørende miljøkonsekvensvurderinger er ugyldig.

Anlægsloven udgør i relation til VVM-direktivet den tilladelse, der erstatter en VVM-tilladelse, således om denne kendes fra miljøvurderingslovens § 25. Folketingets vedtagelse af transportministerens forslag til anlægslov udgør samtidig en godkendelse af den tilhørende miljøkonsekvensvurdering på samme vis som en myndigheds VVM-tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25.

De væsentlige retlige mangler, som ville kunne medføre, at en VVM-tilladelse tilsidesættes som ugyldig på grund af mangelfuld proces, mangelfulde vilkår eller miljøvurderinger, jf. miljøvurderingsloven, udgør også væsentlige retlige mangler ved vedtagelse af en anlægslov. De retlige mangler må derfor, hvis de er væsentlige nok, kunne medføre en tilsidesættelse af Folketingets vedtagelse af en anlægslov, jf. VVM-direktivet.

De væsentlige retlige mangler er knyttet til miljøvurderingsprocessen, miljøkonsekvensvurderingens almindelige miljøvurderinger, væsentlighedsvurderingerne vedr. bilag IV-arter, Natura 2000-konsekvensvurderingen af Natura 2000-området N15, H15 og F1, konsekvensvurderingen af fugle, og vurderingerne i forhold til opnåelse af bindende miljøkvalitetsmål for vand.

Er den samlede mængde af retlige mangler tilstrækkeligt væsentlige vil også vedtagelsen af anlægsloven kunne være behæftet med væsentlige retlige mangler, at denne kan ophæves som ugyldig af domstolene og hjemvises til retlig lovliggørelse.

Formålet er med opdelingen i delhovedforhandlinger, at opnå Rettens afgørelse af, om der er væsentligt retlige mangler knyttet til processen, miljøkonsekvensvurderingerne, anlægslovens enkelte tilladelser og anlægslovens redegørelse. Dernæst om projektet må hjemvises til retlig lovliggørelse for så vidt angår de mangelfulde delelementer. Og endelig om vedtagelsen af anlægsloven samlet set er behæftet med så væsentlige retlige mangler, at loven må erklæres for ugyldig.

Sagsøger foreslår på det grundlag, at retssagen berammes som en række delhovedforhandlinger, men at den nærmere tilrettelæggelse heraf afventer udveksling af processkrifterne, indtil det står klart, hvorledes sagen bedst kan opdeles i delhovedforhandlinger.

Foreløbig eksempelvis som to delhovedforhandlinger knyttet til emnerne i retssagens foreløbige samlede anbringender, henholdsvis om der er væsentlige retlige mangler

knyttet til processen, og om anlægslovens dispensation efter habitatdirektivets art 16 i forhold til odder er gyldig.

Påstand 1 om anlægslovens gyldighed vil afslutningsvist kunne omfatte resultaterne af delhovedforhandlingerne om mangler vedr. miljøvurderingsprocessen og de enkelte afgørelser, der er indeholdt i anlægsloven om henholdsvis valg af linjeføringen "Egholmlinjen", godkendelse af projektet, jf. VVM-direktivets artikel 8a, stk. 1, tilladelserne efter habitatdirektivets artikel 6, artikel 12, jf. artikel 16 og vandrammedirektivets artikel 4.

Hermed kan sagsanlægget afsluttes med, at Retten kan foretage en samlet vurdering af anlægslovens gyldighed i lyset af de retlige mangler, der anses bevist igennem delhovedforhandlingerne.

Sagen skal følgelig berammes som delhovedforhandling med passende tidsmæssig afstand, hver anslået til fem dages varighed og en afsluttende delhovedforhandling, der skal berammes tidsmæssigt således, at Rettens afgørelse i de forudgående delhovedforhandling foreligger.

Den afsluttende delhovedforhandling muliggør rettens endelige stillingtagen til, om der samlet set er så væsentlige retlige mangler knyttet til anlægslovens vedtagelse, at denne kan ophæves som ugyldig.

Den afsluttende hovedforhandling anslås også til en varighed på fem rets dage.

Retssagen forventes at omfatte otte delhovedforhandling, der hver er fem rets dage svarende til 40 hele retsdage i alt.

3.6. FORBEHOLD OM IVÆRKSÆTTELSE AF SYN- OG SKØN

Der tages forbehold for anmodning om optagelse af syn og skøn til brug for bevisførelsen vedr. påstand 2, jf. retsplejeloven § 196, når sagsøgte har forholdt sig til stævningens påstande og anbringender, herunder sagens opdeling i delhovedforhandling.

3.7. FORBEHOLD OM ANMODNING OM PRÆJUDICIEL FORELÆGGELSE

Sagsøger tager forbehold om, at fremsætte anmodning om præjudiciel forelæggelse for EU-domstolene, når sagsøgte har forholdt sig til stævningens påstande og anbringender, og sagen er skåret mere til gennem den skriftlige forberedelse og de efterfølgende processkrifter.

4. SAGSFREMSTILLING: VVM-PROCESSEN

Indledningsvis gøres opmærksom på, at alle fremhævelser i citater i forbindelse med sagsfremstillingen er tilføjet af sagsøger.

I beskrivelsen anvendes følgende forkortelser:

TPM: Transportminister

VD: Vejdirektoratet

Betegnelsen fra VVM-direktivets første levetid:

VVM: Vurderinger af Virkninger på Miljøet

VVM-rapport: Rapport indeholdende Vurderinger af Virkninger på Miljøet

VVM-direktivets aktuelle sprogbrug:

MKV: MiljøKonsekvensVurderinger

MKR: MiljøKonsekvensRapport

4.1. VD FREMBRINGELSE AF MKR-2011

2000 til 2009

Nordjyllands Amt gennemfører i 2005-2006 i samarbejde med Aalborg Kommune og Vejdirektoratet en VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse.

I 2006 sendes en miljøkonsekvensrapport (MKR) i offentlig høring indeholdende tre forslag til en 3. Limfjordsforbindelse:

- 2 vestlige forslag – Egholmlinjen og Lindholmlinjen
- 1 østligt forslag med udbygning af E45 og en ny paralleltunnel med seks spor

Formålet med høringen er at muliggøre en beslutning i Nordjyllands Amtsråd og i Aalborg Byråd om valg af linjeføring og vedtagelse af et regionplantillæg vedrørende en 3. Limfjordsforbindelse. I december 2006 konstateres, at det ikke er muligt at afslutte planlægningsarbejdet før amtets nedlæggelse, grundet mangler i datagrundlaget for visse beskyttede arter i de berørte områder.

Nordjyllands Amt anmoder Staten om at færdiggøre VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse.

2009: Regeringens trafikaftale 2009

Den **29. januar 2009** indgår regeringen (Venstre og De Konservative) sammen med Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal

Alliance en aftale om "en grøn transportpolitik" (**Bilag 2**). Det fremgår af aftalen, at parterne er enige om at iværksætte:

"Afslutning af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen) (10 mio.kr.)"

2011: Vejdirektoratets høring 27. juni til 31. august 2011

Vejdirektoratet gennemfører herefter en VVM-undersøgelse i perioden fra april 2010 til maj 2011. Aalborg Kommune indgår sammen med Region Nordjylland og Kystdirektoratet med repræsentanter i et teknikerudvalg til koordinering af undersøgelsen. Naturstyrelsen deltager som observatør. Det er det rådgivende ingeniørfirma COWI, der bistår med skitseprojektering af veje, broer, tunneler og afvanding samt trafikberegninger, miljøvurderinger og vurderinger af den landskabelige indpasning. Danmarks Miljøundersøgelser (DMU) bistår med vurderinger af konsekvenser for luftkvaliteten.

Den **27. juni 2011** sender Vejdirektoratet VVM-undersøgelsen i offentlig høring i perioden 27. juni til 31. august 2011. Høringen omfatter:

- Sammenfattende rapport nr. 379-2011, Del 1, ikke-teknisk resumé (**Bilag 3**).
- Sammenfattende rapport nr. 379-2011, Del 2, projektplaner og områdebeskrivelser for de tre undersøgte forslag (**Bilag 4**).
- VVM-redegørelsen: Miljøvurdering, rapport nr. 380-2011, del 1 (**Bilag 5**)
- VVM-redegørelsen: Miljøvurdering, rapport nr. 380-2011, del 2 (**Bilag 6**)
- VVM-redegørelsen: Miljøvurdering, rapport nr. 380-2011, del 3 (**Bilag 7**)
- VVM-redegørelse: Arealanvendelsesanalyse, rapport nr. 381-2011 (**Bilag 8**)

VVM-redegørelsen sendes den **11. juli 2011** til Transportministeriet med henblik på Transportministeriets fremsendelse af VVM-redegørelsen til Folketingets Trafikudvalg.

Den **18. august 2011** afholder Vejdirektoratet et borgermøde i Aalborghallen med deltagelse af ca. 900 borgere.

Den **1. januar 2012** udarbejder Vejdirektoratet et høringsnotat (**Bilag 9**) indeholdende:

- 2011-08-18 Referat af borgermøde med gengivelse af spørgsmål og svar og de anvendte slides.
- Oversigt over modtagere af VVM-redegørelsen
- Illustrationer om ændret støjudsendelse fra influensnettet som følge af ændret trafik
- Visualisering af Den Bedste Vejs forslag ved Limfjordstunnellen
- 2011-10-14 Notat udarbejdet af COWI vedr. afværgeforanstaltninger for natur og støj.
- 2011-10-14 Bilag 1 til Notat udarbejdet af COWI vedr. afværgeforanstaltninger for natur og støj.
- 2011-09-18 Notat udarbejdet af COWI vedr. effektivvurdering af opgravning og deponering af TBT-forurenede sediment.

Det fremgår af høringsnotatet, at Vejdirektoratet modtog i alt 1.511 hørings svar. Heraf 20 hørings svar fra offentlige myndigheder og 33 hørings svar fra interesseorganisationer, foreninger og virksomheder. De resterende 1.458 hørings svar er indsendt af borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.), hvoraf 443 udgøres af individuelle hørings svar, mens 1.015 udgøres af 6 forskellige typer af standardsvar med argumenter imod en vestlig motorvejsforbindelse. Nogle af hørings svarene fra foreninger og lignende indeholder underskrifts lister med tilkendegivelser fra flere tusinde borgere.

Vejdirektoratet sender den **17. januar 2012** sin indstilling til Transportministeriet (**Bilag 10**). Indstillingen lyder (uddrag):

”Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser indstiller Vejdirektoratet, at: En 3. Limfjordsforbindelse anlægges som VVM-redegørelsens forslag benævnt Egholmlinjen (...)

Egholmlinjen anlægges med de i VVM-redegørelsen foreslåede afværgeforanstaltninger for natur og dyreliv.

Det vil i næste fase af projektet blive vurderet, om det vil være hensigtsmæssigt indenfor rammerne af VVM-undersøgelsens miljø-vurdering og indenfor det samlede anlægsbudget at justere Egholmlinjen med hensyn til følgende ændringsforslag, som er modtaget i den offentlige høring:

- Eventuelt at flytte linjeføringen længere mod vest ved forløbet gennem Hasseris Enge (mellem Ny Nibevej og Nørholmsvej).
- Eventuel nedgravning af motorvejen under terræn mellem Ny Nibevej og Nørholmsvej, og deponering af opgravet jord i en støjvold langs østsiden af motorvejen på den nævnte strækning.
- Eventuel flytning af tilslutningsanlægget ved Nørholmsvej lidt mod nord.
- Linjeføringen for forlagte veje justeres under hensyntagen til bemærkninger fra Forsyningsudvalget i Aalborg Kommune.”

Det fremgår, også af indstillingen, at Vejdirektoratet, såfremt der ikke umiddelbart skal udarbejdes et forslag til anlægslov, vil anbefale:

”at linjeføringen for Egholmlinjen optages på transportministerens vejplan med henblik på sikring af vejinteresserne i den fysiske planlægning.”

Sammen med indstillingen medsendes Bilag 1 til indstilling vedr. en 3. Limfjordsforbindelse (**Bilag 11**), indeholdende en kort beskrivelse af VVM-processen, VVM-redegørelsens tre forslag til en 3. Limfjordsforbindelse og de undersøgte alternativer. Alternativerne udgøres af

- Et 0+ scenarie – med ombygning/ændring af rampetilslutninger og rampekryds for at gøre den eksisterende infrastruktur så robust som muligt, men uden at udbygge kapaciteten over Limfjorden.
- Et K+ alternativ – med udbygning af den kollektive trafik.
- En længere tunnel i Egholmlinjen.
- En længere overdækning af tunnelen i Lindholmlinjen.
- Vestlig fjordkrydsning etableret som boret tunnel.

Det anføres i Bilag 1 til indstillingen (**Bilag 11, side 5**), at

”Hverken 0+ eller K+ alternativerne vurderes at kunne afhjælpe behovet for mere kapacitet på tværs af Limfjorden. De 3 alternativer med anden udformning af tunnelanlæggene er fravalgt, primært af økonomiske årsager.”

Derudover indeholder Bilag 1 til indstillingen (**Bilag 11**) bl.a. en gennemgang af hovedindholdet i høringssvarene, en oversigt over anlægsomkostningerne, samfundsøkonomi og Vejdirektoratets sammenfattende vurdering af forslagene til en 3. Limfjordsforbindelse.

Det fremgår af oversigten over høringssvar, at

”Der er fra Aalborg Byråd modtaget en udtalelse til VVM-redegørelsen. Et flertal i Byrådet (18 ud af 31) går ind for Egholmlinjen. Et mindretal (13 ud af 31) går ind for en østlig udbygning med en ny paralleltunnel, evt. et alternativt forslag med et ekstra rør og 3 vognbaner. Ingen i Byrådet går ind for Lindholmlinjen.”

Det fremgår af vejdirektoratets sammenfattende vurdering i forhold til valget mellem en vestlig og en østlig forbindelse, at vejdirektoratet

”Ud fra en samlet afvejning af fordele og ulemper ved Egholmlinjen og ved en østlig forbindelse med udbygning af E45 og en ny paralleltunnel er det Vejdirektoratets vurdering, at en 3. Limfjordsforbindelse mest hensigtsmæssigt og som den mest fremtidssikrede løsning anlægges som beskrevet for Egholmlinjen, dvs. som en 4-sporet motorvej mellem E45 og E39, ført vest om Aalborg og over Egholm, og med indbygning af alle de afværgeforanstaltninger, der er beskrevet i VVM-redegørelsen.”

2012 - Regeringens Trafikaftale 2012

Den **7. februar 2012** indgår regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti) sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om Elektrificering af jernbanen mv. (**Bilag 12**). Det fremgår af aftalen:

”Vejdirektoratet har præsenteret en VVM-redegørelse for en 3. Limfjordsforbindelse, som peger på tre forskellige linjeføringer: Egholmlinjen, Lindholmlinjen og en parallel tunnelforbindelse. Med henblik på så vidt muligt at skabe lokal klarhed omkring planlægning og arealudvikling er parterne enige om på baggrund af VVM-redegørelsen, **at Lindholmlinjen fravælges.**”

På baggrund af Trafikaftale 2012 udgår Lindholmlinjen af Vejdirektoratets planlægning.

2013 - Regeringens Trafikaftale 2013

Den **21. marts 2013** indgår regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti) sammen med partierne Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv. (**Bilag 13**). Det fremgår af aftalens tekst, at den 3. Limfjordsforbindelse tillige er indgået i forhandlingerne. Således anføres:

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

En ny 3. Limfjordsforbindelse er et stort og indgribende projekt, der vil påvirke trafikmønstrene markant. Parterne noterer sig, at der i forbindelse med høringen har været rejst spørgsmål om trafikberegningerne, og **er enige om, at der foretages en opdatering af de foreliggende trafikberegninger med den nye Landstrafikmodel**. Dette vil skabe et opdateret grundlag omkring de trafikale konsekvenser af de to linjeføringer.

Det fremgår af **forliget, at trafikberegningerne fra 2011 skal opdateres med nye konsoliderende beregninger "med den nye Landstrafikmodel."**

På baggrund af Trafikaftale 2013 anmodes Vejdirektoratet om at udarbejde konsoliderende trafikberegninger af de to tilbageværende linjeføringer: Egholmlinjen og en parallel tunnelforbindelse i Øst.

2014 - Vejdirektoratets konsoliderende trafikberegning

Den 1. april 2014 offentliggør Vejdirektoratet en konsolidering af trafikberegningerne (**Bilag 14**). Beregningerne er lavet med den på beregningstidspunktet nyeste tilgængelige version af Landstrafikmodellen: LTM1.06.2

Vejdirektoratets konklusion lyder:

"Det har derfor ikke været muligt at gennemføre en samfundsøkonomisk beregning i forbindelse med konsolideringen. Det væsentligste resultat af denne undersøgelse er, at der ikke er tvivl om, at den lavere trafik over fjorden, der beregnes i LTM, vil betyde, at trafikantgevinsterne bliver mindre, end der blev beregnet i VVM-undersøgelsen. Dette betyder, at det samfundsøkonomiske resultat bliver lavere. Det gælder dog begge forslag til en ny forbindelse og vil ikke ændre på, at det samfundsøkonomiske resultat vil være højere for Egholmlinjen end for Østforbindelsen."

Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling om anlæggelse af en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, således anføres:

"Resultaterne af konsolideringsberegningerne med LTM ændrer således ikke på grundlaget for Vejdirektoratets indstilling fra VVM-undersøgelsen om at en fremtidig 3. Limfjordsforbindelse trafikalt og dermed samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssigt anlægges i Egholmlinjen.

Uanset det videre forløb vil der på relativt kort sigt være behov for afhjælpning af allerede konstaterede fremkommelighedsproblemer på E45 omkring Limfjordstunnelen. Derfor anbefaler Vejdirektoratet, at der udarbejdes konkrete projekter for de i afsnit 3.5 nævnte forslag til forbedring af fremkommeligheden.

Alle forslag har en begrænset anlægsøkonomi og vurderes derfor at have en god samfundsøkonomisk forrentning – også selv om det senere besluttet at etablere en 3. Limfjordsforbindelse."

2014 - Regeringens Trafikaftale 2014

Den **24. juni 2014** indgår regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden (herefter trafikaftale 2014) (**Bilag 15**).

I Trafikaftale 2014 fastlægges linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen. Aftaleteksten lyder således:

"3. limfjordsforbindelse

Socialistisk Folkeparti står udenfor denne del af aftalen.

Linjeføring for en 3. Limfjordsforbindelse

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

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

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

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

Forbedring af kapaciteten ved den eksisterende Limfjordsforbindelse

Parterne noterer sig, at der er fremkommelighedsproblemer på E45 ved Aalborg, og at en udbygning syd for Limfjordstunnelen vil forbedre trafikafviklingen.

Et ekstra spor syd for Limfjordstunnelen er et projekt, der har et højt samfundsøkonomisk afkast, og som inden for kort tid kan forbedre de allerede konstaterede kapacitetsproblemer ved at tilvejebringe en bedre trafikafvikling op ad bakken syd for Limfjorden."

Det fremgår af forliget, at beslutningen er baseret på Vejdirektoratets VVM-undersøgelse af en 3. Limfjordsforbindelse 2011 og opdateringen af de foreliggende trafikberegninger med brug af den nye Landstrafikmodel fra 2014.

2015 - Vejdirektoratets byggelinjesikring

Den **13. november 2014** kundgøres byggelinjen (**Bilag 16**). Det fremgår af kundgørelsen, at baggrunden er, at

"Vejdirektoratet til sikring mod unødigt fordyrelse eller vanskeliggørelse af udbygningen af den Nordjyske Motorvej ved Aalborg med en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen) (...) Ejere, hvis

ejendom direkte berøres af pålægget, modtager særskilt meddelelse om byggelinjebestemmelserne. Plan med byggelinjer på ovennævnte strækning vil være fremlagt indtil 5. januar 2015, på Aalborg Kommunes Borgerservice.”

Det anførte hjemmelsgrundlag er

”lbkg nr. 1048 af 3. november 2011, § 35, stk. 1, i lov om offentlige veje (Vejloven) kapitel 3 og 4, §§ 32-42.”

Den **22. maj 2015** tinglyses byggelinjen på 177 ejendomme i tracéet for Egholmlinjen (**Bilag 17**). Deklarationsteksten lyder:

”DEKLARATION OM § 35 BYGGELINJER EFTER VEJLOVEN

PKT. 1: I anledning af **planerne for** en udbygning af Den Nordjyske Motorvej ved Aalborg med en 3. Limfjordforbindelse (Egholmlinjen), har Vejdirektoratet den 3. december 2014 kundgjort byggelinjer, som er pålagt ejendomme langs udbygningsstrækningen til sikring af et vejanlæg mod unødigt fordyrelse eller vanskeliggørelse. Byggelinjepålægget er sket efter § 35, og den offentlige kundgørelse af byggelinjerne er sket efter § 37 i lov om offentlige veje.

Lovgrundlaget for byggelinjebestemmelserne er fastlagt i lov om offentlige veje (vejloven), bekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, kapitel 3 og 4, §§ 32 - 42 og § 112. Vejdirektoratets J.nr. 14/10943 og 14/15517.

PKT. 2: Byggelinjerne er pålagt de berørte ejendomme i henhold til § 35, stk. 1 i lov om offentlige veje. Byggelinjerne og tilhørende bestemmelser gælder for en periode af 10 år fra kundgørelsesdatoen, den 3. december 2014 og kan forlænges med indtil 10 år ad gangen. Arealer på de berørte ejendomme med kundgjort byggelinje er vist på vedlagte deklarationsrids.

På arealer, der ligger foran byggelinjen, må der ikke opføres ny bebyggelse, herunder ved tilbygning eller ved genopførelse af nedbrændt eller nedreven bebyggelse, ligesom der ikke må foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse.

På sådanne arealer må heller ikke indrettes sportspladser, kirkegårde, tankanlæg, grusgrave eller andre anlæg af blivende art. Nærmere oplysning om byggelinjernes betydning kan fås ved henvendelse til Vejdirektoratet.

PKT. 3: Foranstående bestemmelser begæres tinglyst servitutstiftende på de berørte ejendomme forud for pantegæld og andre byrder.

PKT. 4: Påtaleberettiget er Vejdirektoratet.”

Linjeføringen er herefter byggelinjesikret.

4.2. VD FREMBRINGELSE AF MKR 2021

2019 - Regeringens finanslov 2019

Den **30. november 2018** indgår regeringen og Dansk Folkeparti en aftale om Finansloven for 2019. Finansloven indeholder finansieringsgrundlaget vedr. VVM-undersøgelser for investeringer i infrastruktur frem til 2030 (**Bilag 18**). Det fremgår, at

"Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at igangsætte VVM-undersøgelser samt udarbejde beslutningsgrundlag for en række konkrete anlægsprojekter: (...)

Opdatering af VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse (...)

Undersøgelserne vil sikre, at kommende beslutninger om infrastruktur er baseret på et aktuelt og retvisende grundlag om fx anlægsoverslag, samfundsøkonomiske gevinster mv.

Regeringen og Dansk Folkeparti anerkender, at Aalborg Kommune tager medansvar for finansieringen af forundersøgelsen af en 3. Limfjordsforbindelse med et bidrag på 2,5 mio. kr. i 2020. Staten afholder på den baggrund de resterende udgifter på 2,5 mio. kr.

Der afsættes i alt 23 mio. kr. i 2019, 41,5 mio. kr. i 2020 og 15,0 mio. kr. i 2021 til gennemførelse af VVM-undersøgelser og udarbejdelse af beslutningsgrundlag for infrastrukturprojekterne."

Det fremgår af Finanslovens tekst, at udgifterne til opdateringen af VVM-grundlaget for 3. Limfjordsforbindelse forventes at koste 5 mio. kr., hvoraf Aalborg Kommune medfinansiere med 2,5 million kr. Formålet med opdateringen er at sikre et aktuelt retvisende beslutningsgrundlag.

Den **20. december 2018** vedtager Folketinget Finansloven for 2019 (**Bilag 19**). Det fremgår af finanslovens anmærkninger vedr. § 28 "Transport- Bygnings- og Boligministeriet", at bevillingerne til udbygning og vedligeholdelse af vejnettet er baseret på en række politiske aftaler. Aftalerne oplystes i et skema over tre sider.

Det fremgår videre, at der på underkontoen er afsat en udgift på 5 mio. kr. til opdatering af VVM-undersøgelse for en 3. Limfjordsforbindelse. Af projektets totaludgift på 5,0 mio. kr. medfinansierer Aalborg kommune 2,5 mio. kr. i 2020. De resterende 2,5 mio. kr. afholdes af staten.

2019 - Vejdirektoratets kommissorium 2019

Den **9. januar 2019** skriftliggør Vejdirektoratet sit eget kommissorium om opdatering af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen) (**Bilag 20**). Det fremgår, at baggrunden er at parterne i "Trafikaftale 2014 – udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden" af 24. juni 2014 blev

"enige om, at linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse fastlægges i Egholmlinjen. Beslutningen er baseret på Vejdirektoratets VVM-redegørelse fra 2011 suppleret af en konsolidering af trafikberegningerne fra 2014."

Endvidere fremgår, at

"Det fremgår af Aftale om Finansloven for 2019 af 30. november 2018, at der skal gennemføres en opdatering af VVM-undersøgelsen for en 3. Limfjordsforbindelse (**Egholmlinjen**). **Der er afsat 5 mio. kr. til arbejdet, hvoraf halvdelen betales af Aalborg Kommune.**"

Kommissoriet omfatter:

"nødvendige justeringer af VVM-undersøgelsens vejanlæg, afværgeforanstaltninger m.v. og de afledte effekter på anlægs- og samfundsøkonomien."

Emnerne omhandler vejteknik, trafik, miljøforhold, areal- og ejendomsforhold, anlægsøkonomi, samfundsøkonomi og øvrige forhold. Det fremgår videre,

"at opdateringen afrapporteres i en sammenfattende rapport suppleret med uddybende tekniske beskrivelser og beskrivelse af VVM-undersøgelsens anlægsoverslag for Egholmlinjen sammenholdt med anlægsoverslaget for Egholmlinjen efter opdateringen."

Opdateringen forventes afsluttet i 2020, og skal ifølge kommissoriet gennemføres af Vejdirektoratet i samarbejde med Aalborg Kommune, hvor arbejdet løbende skal drøftes med et "teknikerudvalg" med repræsentanter fra Aalborg Kommune, Region Nordjylland og Miljøstyrelsen.

2019 - Trafikaftale 2019

Den **12. marts 2019** indgås aftale mellem regeringen (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Dansk Folkeparti (**Bilag 21**) (herefter trafikaftale 2019).

Det fremgår af forliget (side 11), at

"Regeringen og Dansk Folkeparti er enige om at igangsætte følgende konkrete projekter:"

Af det efterfølgende skema fremgår, at Tredje Limfjordsforbindelse, Fase 1 (2024), med en anlægsoverslag på 6,6 mia. kr., er blandt de konkrete projekter.

"Især i myldretidstrafikken er der udfordringer med trængsel på de eksisterende Limfjordsforbindelser ved Aalborg i dag. Dette har en negativ afsmittende effekt på trafikafviklingen i Aalborg, Nørresundby og det nærmeste opland med tilhørende forsinkelser og trafikale problemer.

Der er i 2011 gennemført en VVM-undersøgelse, som opdateres. Dette arbejde forventes afsluttet i 2021.

Aftaleparterne tager godt imod Aalborg Kommunes tilkendegivelse om at bidrage til finansiering af et så stort projekt som Tredje Limfjordsforbindelse.

Parterne er enige om, at en tredje Limfjordsforbindelse er et nødvendigt projekt i en aftale om de langsigtede investeringer i infrastruktur. **Aalborg Kommunes tilkendegivelse har muliggjort, at aftaleparterne prioriterer igangsættelse af anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse i fase 1. Det er således en betingelse for den tidlige igangsættelse af anlægsprojektet, at Aalborg Kommune bidrager med samlet 600 mio. kr. fra Aalborg Kommunes anlægsbudget, hvoraf 400 mio. kr. skal falde inden for anlægsperioden.**

Under forudsætning af dette medfinansieringsbidrag er aftaleparterne enige om at afsætte 6.580 mio.kr. (2019-pl) til anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse på ca. 20 km lang 4-sporet motorvej via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord. Projektet igangsættes i 2024. Det forventes, at en mindre del af udgiften vil falde efter 2030.”

2021 - Vejdirektoratets høring 25. februar 2021 til 30. april 2021

På den baggrund gennemfører Vejdirektoratet i perioden 2019-2020 en opdatering af skitseprojektet og VVM-undersøgelsen for Egholmlinjen ved brug af det rådgivende ingeniørfirma Rambøll.

Den **25. februar 2021** sender Vejdirektoratet en opdateret VVM (miljøkonsekvensvurdering) i offentlig høring i perioden 25. februar 2021 til 30. april 2021. Vejdirektoratets opslag på høringsportalen medsendes som **Bilag 38**.

Høringsmaterialet, der kunne hentes på Vejdirektoratets hjemmeside, omfatter:

- Miljøkonsekvensrapport, dateret 2021-02-01 (**Bilag 30**)
- Resume af VVM-undersøgelsen, dateret 2021-02-01 (**Bilag 31**)
- Natura 2000-væsentlighedsvurdering (**Bilag 32**)

og en række underbilag:

- Kortbilag til naturkortlægningsrapport, dateret den 2020-09-24 (**Bilag 22**)
- Afvandingsteknisk beskrivelse, dateret den 2020-11-01 (**Bilag 23**)
- Skema med afvandingsteknisk beskrivelse (**Bilag 24**)
- Vejteknisk beskrivelse, dateret den 2020-12-01 (**Bilag 25**)
- Teknisk beskrivelse af bygværker dateret den 2021-01-01 (**Bilag 26**)
- Trafikberegninger med Landstrafikmodellen dateret den 2021-01-01 (**Bilag 27**)
- Bilag til teknisk beskrivelse af Egholmtunnelen dateret den 2021-02-01 (**Bilag 28**)
- Teknisk beskrivelse af anlægslogistik dateret den 2021-02-01 (**Bilag 29**)
- Teknisk beskrivelse af Egholmtunnelen dateret den 2021-02-01 (**Bilag 33**)
- Samfundsøkonomiske analyse dateret den 2021-02-01 (**Bilag 34**)
- Naturkortlægningsrapport dateret den 2021-02-02 (**Bilag 35**)
- Hydraulisk modellering dateret den 2021-02-04 (**Bilag 36**)
- Teknisk beskrivelse af anlægslogistik (skema) (**Bilag 37**)

I forhold til projektet fra 2011, er vejprojektet i Egholmlinjen ændret. Det fremgår af, den opdaterede VVM (**Bilag 31**) at

”I forbindelse med opdateringen af vejprojektet for Egholmlinjen, er linjeføringen rykket længere mod vest i Hasseris Enge, som ønsket af Hasseris Grundejerforening m.fl., og flere af tilslutningsanlæggene har fået en ændret udformning.

Tilsvarende har Vejdirektoratet tilpasset vejprojektet for at få plads til den nye jernbane til Aalborg Lufthavn.

Derudover er der **udarbejdet en variant for etappen mellem E45 og Drastrup**, hvor Egholmlinjens nordgående spor føres over E45.

I VVM-undersøgelsen er varianten miljøvurderet, analyseret og beskrevet på samme niveau, som det oprindelige forslag til udformning af motorvejskrydset. Vejdirektoratet vurderer, at varianten både vil give et billigere og bedre vejprojekt end det oprindelige forslag med en tunnelliggende konstruktion under E45, og varianten er derfor Vejdirektoratets hovedforslag.”

Som en del af den offentlige høring afholder Vejdirektoratet den **24. marts 2021** et virtuelt borgermøde, hvor projektet præsenteres. Ca. 400 borgere deltager online og stiller omkring 370 spørgsmål/bemærkninger via en chatfunktion. Vejdirektoratet når at svare mundtligt på ca. 60 spørgsmål og bemærkninger.

I april 2021 offentliggør Vejdirektoratet et skriftligt opsamlingsnotat, hvor alle 370 spørgsmål og bemærkninger kommenteres (**Bilag 39**).

2021 Regeringens trafikaftale juni 2021

Den **28. juni 2021** indgår Regeringen (Socialdemokratiet) sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne en trafikaftale med titlen ”Infrastrukturplan 35” (**Bilag 40**). Det fremgår at trafikaftalen, i et afsnit med titlen ”Regionale udviklingsprojekter”, at:

”Parterne er enige om at styrke erhverv og nye boligområder gennem **nye investeringer i tre centrale regionale udviklingsprojekter, hvor de statslige investeringer skal bidrage til den lokale udvikling og trafikudviklingen i hele regionen**, jf. tabel 3.”

I Tabel 3 anføres om ”Tredje Limfjordsforbindelse ved Aalborg**” Under tabel 3 fremgår, at

”SF står uden for denne del af aftalen”

Om projektet anføres:

”Tredje Limfjordsforbindelse omfatter anlæg af en ca. 20 km lang 4-sporet motorvej via Egholm med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord og vil bidrage til udviklingen i området omkring Aalborg. (...) **Det forudsættes, at Aalborg kommune og Aarhus Kommune/Aarhus Havn bidrager med 600 mio. kr.** til de respektive regionale udviklingsprojekter i Aalborg hhv. Aarhus.”

2021-08 Vejdirektoratets høringsnotat vedr. MKR-2021

August 2021 offentliggør Vejdirektoratet sit høringsnotat på baggrund af den offentlige høring i perioden 25. februar 2021 til 30. april 2021 (**Bilag 41**). Det anføres at:

”Formålet med høringen er dels at informere om resultaterne af de gennemførte tekniske, miljømæssige og trafikale undersøgelser, dels at indhente bemærkninger til det opdaterede vejprojekt for Egholmlinjen.

Vejdirektoratet har i høringsfasen modtaget omkring **7.800 høringssvar, som er fordelt på ca. 3.400 afsendere.**"

Vejdirektoratet omtaler formålet med sin høring som at informere og indhente bemærkninger til det opdaterede vejprojekt. Vejdirektoratets uddyber tilsvarende de tekniske beslutninger og vurderinger knyttet til vejens forløb i sit høringsnotat opdelt på en række emner.

4.3. TRANSPORTMINISTERENS HØRING 2021

2021-12-03 Udkast til Forslag til anlægslov 3. dec. 2021 til 2. januar 2022

Transportministeriet igangsætter den 3. december 2021 en offentlig høring vedr. et udkast til forslag til lov om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse på høringsportalen i perioden 3. december 2021 til 2. januar 2022.

Udskrift af høringsportalen udgør sagens **Bilag 42** og Udkast til forslag til anlægslov udgør sagens **Bilag 43**.

I høringsbrevet, der er dateret den 10. december 2021 (**Bilag 44**), anføres:

"Høring over udkast til forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

I forbindelse med Infrastrukturplan 2035 har et bredt flertal af Folketingets partier besluttet, at der skal anlægges en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, og at anlægsarbejdet skal igangsættes i 2025.

På den baggrund har regeringen besluttet, at der i 2. halvdel af februar 2022 skal fremsættes et forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg. Den igangværende eksterne høring er et led i en kæde af lovforberedende arbejde.

På høringslisten fremgår diverse myndigheder, foreninger, interesseorganisationer m.v., som lovforslaget er sendt direkte til. Det betyder imidlertid ikke, at andre ikke må sende et høringssvar.

I forlængelse af høringen udarbejder transportministeriet et høringsnotat til Folketinget, som sammenfatter høringssvarene samt ministeriets vurdering af høringssvarene. Såvel høringsnotat som indkomne høringssvar vil blive oversendt til Folketinget omkring samme tidspunkt som fremsættelsen af lovforslaget. Folketinget offentliggør lovforslaget og dette materiale på deres hjemmeside."

4.4. VD FREMBRINGELSE AF MKR 2021 - FORTSAT

2021-12-10 Vejdirektoratets indstilling efter sin offentlig høring vedr. MKR-2021

Den 10. december 2021 udarbejder Vejdirektoratet sin indstilling efter sin høring i perioden høring i perioden 25. februar 2021 til 30. april 2021 og det afsluttende høringsnotat (**Bilag 45**). Indstillingen lyder:

”På baggrund af den opdaterede MKV og den efterfølgende offentlige høring, indstiller Vejdirektoratet, at den kommende anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse tager udgangspunkt i MKV’ens projektforslag for Egholmlinjen, inklusive varianten ved motorvejskryds E45 (Svenstrup). På baggrund af den offentlige høring indstiller Vejdirektoratet desuden, at der tages stilling til og – såfremt disse tilvalg ønskes medtaget - findes supplerende finansiering til følgende elementer i anlægsprojektet:

- Lokalbro til Egholm (+126 mio. kr.).
- 2,5 km støbjæskærmning ved Sofiendal og Hasseris enge (+44 mio.kr.)”

Den 17. november 2021 udsender Vejdirektoratet en pressemeddelelse om hvilke historiske luftfotos, der er brugt i analysearbejdet (**Bilag 128**).

4.5. TRANSPORTMINISTERENS HØRING 2021 - FORTSAT

2022-03-08 Transportministerens høringsnotat efter sin offentlige høring

Transportministeren udarbejder også et høringsnotat efter sin høring om Udkast til Forslag til anlægslov i perioden 3. december 2021 til 2. januar 2022, der er dateret den 8. marts 2022 (**Bilag 46**). Det fremgår af notatet, at de udførte miljøvurderinger forud for Udkast til forslag til anlægsloven ikke er tilstrækkelige. Således anføres:

”Med udgangspunkt i en afgørelse fra Miljø- og Fødevareklagenævnet fra maj 2021 **har Miljøministeriet i sit høringssvar peget på et behov for en Natura 2000-konsekvensvurdering**. Miljøministeriet mener, at projektforsættningen omkring gravearbejde til tunnelen syd for Egholm om vinteren kan betragtes som en afværgeforanstaltning. Den væsentlighedsvurdering, der indgår i miljøkonsekvensrapporten for 3. Limfjordsforbindelse, vurderes derfor ikke at være tilstrækkelig.

Derudover anbefaler Miljøministeriet, at der udarbejdes en supplerende miljøkonsekvensrapport, som præciserer anlægsprojektets påvirkning af grundvand og overfladevand (vandløb, søer og Limfjorden). Miljøministeriets bemærkninger er uddybet i afsnit 3 vedrørende miljøkonsekvensvurderingen.”

I henhold til høringsnotatets sammenfatning vedr. flora og fauna (**Bilag 46, side 42 ff**) kan ses at Miljøministeriet vedr. miljøkonsekvensrapportens Natura 2000-væsentlighedsvurdering, jf. Habitatdirektivets artikel 6, anfører, at:

- at Natura 2000-væsentlighedsvurderingen mangler en vurdering af tre fugle på udpegningsgrundlaget, fiskeørn, blå kærhøg og dværgterne.
- at Natura 2000-væsentlighedsvurderingen ikke er tilstrækkelig, men at der bør laves en Natura 2000-konsekvensvurdering, da det fremgår, at væsentlighedsvurderingen indeholder afværgeforanstaltninger i forhold til gravearbejdet og i forhold odder.

I henhold til høringsnotatets sammenfatning vedr. flora og fauna (**Bilag 46, side 42 ff**) anfører Miljøministeriet vedr. miljøkonsekvensrapportens habitatvurderinger vedr. Bilag IV-arter, jf. Habitatdirektivets artikel 12:

- At det mangler undersøgelserne vedr. yngle og rasteområder for Bilag IV-arter, og at disse ikke kan udskydes til senere.

I henhold til høringsnotatets sammenfatning vedr. flora og fauna (**Bilag 46, side 42 ff**) anfører Miljøministeriet vedr. miljøkonsekvensrapportens vurderinger efter reglerne om vandplanlægning, jf. Vandrammedirektivet:

- At der mangler en detaljeret beskrivelse af kvalitetselementet ålegræs ift. miljømål og tilstand og påvirkningen heraf og dermed overensstemmelse med vandplanlægningen.
- At der mangler mere konkrete beskrivelser og vurderinger i forhold til vandplanlægning,
- svarende til niveauet for beskrivelser og vurderinger af N2000 områder og strengt beskyttede arter.

I henhold til høringsnotatets sammenfatning anfører Miljøministeriet yderligere om vandplanlægning (**Bilag 46, side 42 ff**), jf. Vandrammedirektivet:

"Miljøministeriet har ved gennemgang af miljøkonsekvensrapporten for 3. Limfjordforbindelse konstateret flere mangler og har over for Vejdirektoratet tilkendegivet, at de væsentligste mangler efter Miljøministeriets vurdering indebærer, at det vil være nødvendigt at udarbejde et tillæg/et supplement til den miljøkonsekvensrapport, der var i høring februar/april 2021, og gennemføre en ny høring over dette tillæg.

Generelt vurderer Miljøministeriet, at der i miljøkonsekvensrapporten mangler 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.

Der er endvidere ikke redegjort fyldestgørende for, om alle relevante stoffer (MFS) er medtaget i miljøkonsekvensrapportens beskrivelser og vurderinger, eksempelvis er oliestoffer nævnt overordnet, men der er ingen konkrete oplysninger om PAH-forbindelser i vejvandet.

Sammenfattende redegørelser for påvirkningernes konsekvenser for de målsatte vandløbs aktuelle tilstand og mulighed for målopfyldelse mangler imidlertid i miljøkonsekvensrapporten, 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.

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 (rodfastet 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. 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.

Bemærk, at i miljøkonsekvensrapporten 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/rodfastede bundplanter.”

Det fremgår af høringsnotatets gengivelse af Miljøministeriets høringssvar, at Miljøministeriet påpeger væsentlige retlige mangler i Vejdirektoratets Miljøkonsekvensrapporter, der indgik i høringen i 2021.

Transportministerens anfører på baggrund heraf i sit høringsnotat om Udkast til Forslag til anlægslov (**Bilag 46**), at

”Der er med 3. Limfjordsforbindelse tale om et stort og kompliceret anlægsprojekt med nyanlæg af 20 km motorvej, herunder en tunnel under Limfjorden, som derudover forløber gennem følsomme drikkevandsområder, og **Transportministeriet foreslår, at anbefalingerne fra Miljøministeriet efterkommes, og at fremsættelse af lovforslaget udskydes til efteråret 2022.**

Herved vil der blive **mulighed for at gennemføre en Natura 2000-konsekvensvurdering og en supplerende miljøkonsekvensvurdering vedrørende grundvand og overfladevand, samt en 4 ugers offentlig høring af dette materiale.**”

Miljøministeriets høringssvar offentliggøres ikke.

4.6. VD FREMBRINGELSE AF SUPPLERENDE MKR 2023

Herefter igangsættes en ny proces ved Vejdirektoratet.

2023-12-07 Vejdirektoratets høring af sup. MKV 7. dec. 2023 til 11. januar 2024

Vejdirektoratet gennemfører i perioden medio 2022 til ultimo 2023 en supplerende miljøkonsekvensrapport, der sammen med Natura 2000- konsekvensvurderingen og miljøkonsekvensrapporten fra februar 2021 skal udgøre den samlede miljøkonsekvensvurdering af projektet den 3. Limfjordsforbindelse.

De supplerende miljøkonsekvensrapporter er udarbejdet af det rådgivende ingeniørfirma Sweco.

Vejdirektoratet offentliggør i en pressemeddelelse den 13. september 2023 en analyse af havbundssediment, der er analyseret for indhold af asbest og PFAS (**Bilag 129**). Sammen med pressemeddelelsen offentliggøres de kemiske analyser (**Bilag 130**).

Vejdirektoratet offentliggør den 8. november 2023 en nyhed om de arkæologiske undersøgelser (**Bilag 131**).

Vejdirektoratet offentliggør de supplerende rapporter den 7. december 2023 med høringsfrist den 11. januar 2024 på Høringsportalen (**Bilag 48**).

Det anføres at, der i den supplerende miljøkonsekvensvurdering, bl.a. er gennemført en Natura 2000-konsekvensvurdering og en supplerende bilag IV-vurderinger af fugle, odder og padder. Derudover er der foretaget supplerende vurderinger af målopfyldelse for overfladevandsforekomster (Limfjorden, vandløb og søer) og grundvandsforekomster.

I forhold til miljøkonsekvensvurderingen fra 2021, er der kun foretaget få mindre ændringer i anlægsprojektet for den 3. Limfjordsforbindelse.

Høringssvarene skal fremsendes til Vejdirektoratet på mailadressen nfc@vd.dk. Der offentliggøres ingen dokumenter, sammen med høringen på høringsportalen. Rapporterne, der er i høring, skal hentes på "projektets hjemmeside", hvortil der er link.

På Vejdirektoratets hjemmeside under dokumenter forefindes de dokumenter, der sendes i høring (**Bilag 49**):

- Supplerende miljøkonsekvensrapport (**Bilag 50**)
- Bilagsrapport til Supplerende miljøkonsekvensrapport (**Bilag 51**)

Samt 6 baggrunddokumenter:

- Trafikberegninger (**Bilag 52**)
- Samfundsøkonomiske beregninger (**Bilag 53**)
- Klimamæssige konsekvenser (**Bilag 54**)
- Opdaterede støjberegninger (**Bilag 55**)
- Fravigelse for bilag IV-arten odder (**Bilag 56**)
- Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse (**Bilag 57**)

Den 7. december 2023 udsender Vejdirektoratet samtidig en pressemeddelelse (**Bilag 47**). I Pressemeddelelsen gengives resultatet af de supplerende undersøgelser således:

"Natura 2000-konsekvensvurderingen viser, at projektet **ikke medfører en væsentlig påvirkning på dyr- og planter på udpegningsgrundlaget**. De nye beregninger og vurderinger viser, **at projektet ikke hindrer opfyldelse af miljømål for vandløb, søer, havområder og grundvand, idet der som kompensation erhverves landbrugsarealer, der omlægges til varig natur.**

Landindvinding syd for Egholm og lavbroer nord for Egholm påvirker ikke vandgennemstrømningen i Limfjorden.

Havbundsanalyser indeholder ingen PFAS og asbest, og generelt findes der et meget lavt indhold af miljøfarlige stoffer i Limfjorden.

Der er fotoregistreret ynglende odder i motorvejens linjeføring på Egholm. Som bilag IV-art er dens yngle- og rastesteder særligt beskyttede. I samråd med Miljøstyrelsen gøres brug af fravigelsesbestemmelsen i EU's habitatdirektiv."

Endvidere fremgår:

"Sideløbende foretager Transportministeriet en høring af anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse."

4.7. TRANSPORTMINISTERENS HØRING OG LOVPROCES 2023

2023-12-07 Høring af forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Transportministeriet offentliggør den 7. december 2023, altså samme dag som Vejdirektoratet, sin høring af forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse på høringsportalen. (**Bilag 58**)

Høringsfristen er også fastsat til 11. januar 2024.

Høringssvarene skal i henhold til Transportministeriets høringsbrev (**Bilag 60**) fremsendes til mailadressen "trm@trm.dk samt arp@trm.dk." Sammen med høringen offentliggøres

- Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse (**Bilag 59**)
- Høringsliste (**Bilag 61**)

2024-02-28 Fremsættelse af lovforslag L112

Den 28. februar 2024 offentliggør Transportministeren, Lovforslag nr. L 112 i Lovtidende, Tillæg A, Folketingsåret 2023-24 (**Bilag 62**).

Lovforslaget offentliggøres sammen med en samling på 4274 sider, der omfatter alle de høringssvar, der er indleveret til Transportministeriet i forbindelse med høringen om anlægsloven (**Bilag 63**). Fremsættelsen motiveres med en skriftlige tale, der gengives i Folketingstidende (**Bilag 64**).

Høringssvarene kommenteres i det samtidigt offentliggjorte høringsnotat (**Bilag 65**).

Høringssvar fra berørte myndigheder, herunder Miljøstyrelsens indgår ikke i høringsnotatet.

Vejdirektoratets Miljøkonsekvensrapporter, redegørelser, høringsnotater og indstillinger udgør heller ikke en del af materialet, der indgår i lovforslagets behandling. Oversigt over materialet ses på Vejdirektoratets hjemmeside (**Bilag 66**).

4.8. VD's FREMBRINGELSE AF SUPPLERENDE MKR 2023 - FORTSAT

Efter lovforslagets offentliggørelse indsendes yderligere materiale til Folketinget.

2024-03-14 Vejdirektoratets høringsnotat

Den 14. marts 2024 fremsender Vejdirektoratet sit høringsnotat med bilag vedr. den supplerende miljøkonsekvensvurdering, der blev afholdt i perioden 7. december 2023 til 11. januar 2024 (**Bilag 67**).

Vejdirektoratets høringsnotat er på 37 sider. Hertil kommer to bilag, der udgøres af en besvarelse af Miljøstyrelsens høringssvar fra Miljøstyrelsens enhed for Arter og Miljø på 37 sider, og en besvarelse af Miljøstyrelsens høringssvar fra Miljøstyrelsens enhed for Hav og Vandmiljø på 44 sider. Hertil kommer 6 bilag på 58 sider.

Selvom de to bilag oplyses som svar på Miljøstyrelsens høringssvar, er Miljøstyrelsens høringssvar ikke medsendt, hverken fra Arter og Miljø, eller fra Hav og Vandmiljø.

Transportministeren fremsender samme dag Vejdirektoratets høringsnotat til Transportudvalget og henviser heri til Vejdirektoratets hjemmeside (**Bilag 68**). Følges linket fremkommer en oversigt over høringssvar, hvori der er individuelle link til hvert enkelt høringssvar. Udskrift af listen over høringssvar medsendes som **Bilag 69**.

Som det sidste link på listen, når denne opsættes med tidsmæssig kronologi, indgår et link til Miljøstyrelsens høringssvar, som anføres indleveret den 15. februar 2024. Følges linket fremkommer oplysning af afsender "Miljøstyrelsen" med yderligere link til fem vedhæftede dokumenter (**Bilag 70**).

Følges linkene fremkommer:

- Bilag 1. Høringssvar ANA generelle bemærkninger (**Bilag 71**)
- Bilag 3. Høringssvar fra Hav-og vandmiljø (**Bilag 72**)
- Bilag 2. Høringssvar Erhverv (**Bilag 73**)
- Høringssvar-Miljøstyrelsen (**Bilag 74**)
- Bilag 1.a (**Bilag 75**)

Der er ikke andre høringssvar fra berørte myndigheder.

4.9. TRANSPORTMINISTERENS PROCES 2023 - FORSAT

2024-03-19 Lovforslag L112, Folketingets 1. behandling

Første behandlingen af lovforslaget sker den 19. marts 2024 (**Bilag 76**).

Det fremgår af debatten, at Therese Scavenius (uden for grupperne) kritiserer Lovforslaget for at afvise, at der er asbestdeponier i de områder, der skal graves. Kritikken afvises af Transportudvalgets formand, Rasmus Prehn.

Torsten Gejl (Alternativet) og Stinus Lindgreen (Radikale Venstre) kritiserer processen for at indeholde for kort tid til bl.a. at sætte sig ind i Vejdirektoratets Høringsnotat. Det kritiseres at lovforslaget er fremsat allerede i foråret i stedet for som oprindelig planlagt i efteråret.

Transportudvalgets formand, Rasmus Prehn, henviser til, at

"man har følt, at man var klar til det. Tingen var undersøgt, og man synes, at man har et gennearbejdet forslag, og vi kan tage en debat."

Sascha Faxe (Alternativet) spørger yderligere ind til Vejdirektoratets Høringsnotat og de nye rapporter om vand. Transportudvalgets formand, Rasmus Prehn, henviser til, at der er taget meget behørigt hensyn til drikkevand.

Theresa Berg Andersen (SF) spørger ind til Vejdirektoratets undersøgelser vedr. sundhedsskadelig støj. Transportudvalgets formand, Rasmus Prehn henviser til, at der er taget behørigt hensyn til støjafskærmning.

Jette Gotlieb (Enhedslisten) spørger ind til mulige alternativer, og baggrunden for at dette ikke er undersøgt siden 2014. Transportudvalgets formand, Rasmus Prehn henviser til, at man har droppet arealreservationerne i øst, og derfor står uden arealer, og vil skulle begynde forfra.

Det fremgår af udskriftens sidste side, at L112 henvises til viderebehandling i Transportudvalget.

Den 19. marts 2024 vedtager Transportudvalget en tidsplan for Transportudvalgets behandling af lovforslaget (**Bilag 77**). Efter tidsplanen skal betænkning afgives den 30. april 2024.

2024-04-25 Ekspertthøring

Programmet for Ekspertthøring fastlægges efter indstilling fra Transportudvalgets medlemmer.

Programmet indledes med et indlæg fra Peter Pagh, juraprofessor i miljøret ved Københavns Universitet om krav og forpligtelser i EU-retten med relevans for anlægsprojekter. Herefter følger del 1 om trafikalevirkninger ved. Linjeføring over Egholm og alternative linjeføringer, samt om Egholmlinjens betydning for erhvervsliv og beboere, og del 2 om asbestforhold og drikkevand.

Programmet indleveres som **Bilag 78** og eksperternes oplæg som **Bilag 79**.

2024-04-30 Transportudvalgets Betænkning

Den 30. april 2024 afgiver Transportudvalget sin betænkning (**Bilag 80**).

Flertallet indstiller lovforslaget til vedtagelse uændret.

Et mindretal i udvalget (SF, EL og RV) indstiller lovforslaget til forkastelse ved 3. behandling. Begrundelsen for forkastelse fra SF og EL knytter sig til økonomi, støj og manglende undersøgelse af alternativer. For R knytter begrundelsen sig til problematikker som klima, miljø, samfundsøkonomi, ynglende oddere og mulig asbestforurening.

Et andet mindretal i udvalget (ALT) vil ved 3. behandling af lovforslaget redegøre for sin stilling til lovforslaget. Alternativets redegørelse omhandler samme forhold som de øvrige partier i mindretallet. Alternativets begrundelse angår tillige fejl knyttet til processen, herunder lovforslagets fremsættelse før vejdirektoratets høring afsluttedes, utilstrækkelige undersøgelser, afværgeforanstaltninger og manglende nødvendige EU-tilladelser.

2024-05-07 Lovforslag L 112, Folketingets 2. behandling

Den 7. maj 2024 afholder Folketinget 2. behandling vedr. lovforslag L112 (**Bilag 81**). Der er ikke stillet ændringsforslag til lovforslaget, men Torsten Gejl fra Alternativet og Theresa Scavenius, uden for grupperne, ønsker at udtale sig.

Udtalelserne omhandler asbest i linjeføringen og Folketingets forpligtelser efter VVM-direktivet.

Det er Transportminister Thomas Danielsen, der kommenterer udtalelserne.

Efter debatten, henvises lovforslaget til fornyet udvalgsbehandling.

2024-05-08 Lovforslag L 112, ændringsforslag

Den 8. maj 2024 fremsætter folketingsmedlem Theresa Scavenius, uden for grupperne, to ændringsforslag, hvoraf kun det ene (**Bilag 82**) er offentliggjort på Folketingets hjemmeside.

Transportudvalget afgiver tillægsbetænkning den 8. maj 2024 (**Bilag 83**)

2024-05-14 Lovforslag L 112 vedtages, 3. behandling

Transportudvalget afgiver tilføjelse til tillægsbetænkning den 14. maj 2024 (**Bilag 84**)

Theresa Scavenius ændringsforslag behandles sammen med lovforslaget den 14. maj 2024. Begge ændringsforslag forkastes.

Herefter behandles lovforslag L112 i sin helhed, og behandlingen afsluttes med en afstemning.

Lovforslaget vedtages med 88 stemmer for (S, V, DD, LA, M, KF, DF, Jon Stephensen (UFG) og Mike Villa Fonseca (UFG)) og 22 stemmer imod (SF, EL, RV, ALT og Theresa Scavenius (UFG)) (**Bilag 85**)

2024-06-12 Lov nr. 624 af 11. juni 2024 offentliggøres i Lovtidende

Lov nr. 624 af 11. juni 2024 om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse bliver givet på Christiansborg Slot den 11. juni 2024 og udgivet i Lovtidende den 12. juni 2024. (**Bilag 1**)

Loven træder i kraft den 1. juli 2024, jf. anlægslovens § 13.

Det fremgår af lovens note 1) at Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører

- dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193 (Habitatdirektivet),

og

- dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7 (Fuglebeskyttelsesdirektivet).

4.10. BORGERBEVÆGELSENS DELTAGELSE PROCESSEN

Borgerbevægelsen stiftes med CVR-nummer 12. august 2011 i forbindelse med Vejdirektoratets høring vedr. MKR-2011 om de to vestlige linjeføringer (Egholmlinjen og Lindholmlinjen), og den ene østlige linjeføring.

Sagsøger er i henhold til sine vedtægter en miljøbeskyttelsesforening med såvel lokalt som nationalt sigte (**Bilag 86**). Foreningen er godkendt som landsdækkende af Miljøstyrelsen i forhold til at modtage afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens §§ 73e-73 (Se **Bilag 87**).

Foreningen har som nævnt aktuelt 659 betalende medlemmer, 932 indmeldte støttemedlemmer og 7000 medlemmer på sin Facebook gruppeprofil (**Bilag 88**).

2011 - Vejdirektoratets høring 27. juni til 31. august 2011

Foreningen indleverer første gang høringssvar til Vejdirektoratet ved høringen i 2011, (**Bilag 89**). Borgerbevægelsen har på dette tidspunkt 440 betalende medlemmer og 715 medlemmer på Facebook

Høringssvaret indeholder indsigelser angående VVM-processen (**Bilag 89**, side 2-4 og side 34), fravalg af alternativer og fejl i Miljøkonsekvensrapporten. Fejlene behandles under overskrifterne:

- Manglende overvejelser om nødvendige lokale trafikforanstaltninger for de vestlige løsninger og usammenligneligt vurderingsgrundlag, hvor østløsningen mangler de nødvendige til/frakørselsmuligheder for at kunne bibringe med løsning af de trafikale udfordringer. Borgerbevægelsen spørger om,

"hvorfor undersøgelsen kun indeholder tilvalgsmuligheder vedrørende vestløsningerne, men ingen vedrørende østløsningen? (**Bilag 89**, side 21)
- Manglende vurderinger vedr. afledte konsekvenser om betydningen for befolkningen i forhold til skoler, daginstitutioner, gratis udflugtsmuligheder, forenings- og fritidsaktiviteter, fremtidig byudvikling og rekreative områder. (**Bilag 89**, side 22 - 27)
- Utilstrækkelige oplysninger og illustrationer vedr. Støj, hvor Borgerbevægelsen kritiserer MKV-2011's konklusioner vedr. støj som misvisende, som følge af at Vejdirektoratet anfører

"at Egholmlinjen vil "resultere i den største støjæssige forbedring" og: Lindholmlinjen vil reducere det samlede antal støjbelastede boliger mest, men løsningen indebærer et øget antal helårsboliger med høje trafikstøjniveauer. Derfor øges den samlede støjbelastning udtrykt ved støjbelastningstallet." Dog anføres også, at disse vil medføre "støjpåvirkning i områder, der i dag kun i begrænset omfang eller slet ikke er påvirket af trafikstøj." På det

grundlag konkluderes: "Alle løsningsforslag vil medføre en reduktion i antallet af støjbelastede boliger. (...) Borgerbevægelsen ønsker en forklaring på konklusionen. Borgerbevægelsen vil samtidigt anmode om, at der udarbejdes en illustration af støjbelastningen for Aalborg som helhed, hvorpå støjen fra samtlige vejstrækninger illustreres samtidigt ved valg af en vestlig løsning." (**Bilag 89**, side 28)

Og som utilstrækkeligt oplyst i forhold til de sundhedsmæssige konsekvenser:

"Iflg. støjkort for Egholmslinjen s. 590, Rapport 380 kan støjgrænseværdien ikke overholdes adskillige steder på strækningen. Dertil kommer den fremherskende vestensvinds ukendte indflydelse på støjudbredelsen i boligområderne mod vest. Disse konsekvenser vil unægteligvis få indflydelse på sundheden for beboere og brugere af områderne omkring de vestlige linjeføringer. Borgerbevægelsen anmoder derfor om, at dette vitale område belyses af videnskabeligt kvalificerede på området." (**Bilag 89**, side 31)

- **Natur-generelt og beskyttede arter, således anføres**

"Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at der er mangler i datagrundlaget for så vidt angår natur og dyreliv i disse områder. Der er således hverken oplysninger om flagermus eller strandtudser, der er strengt beskyttede Bilag IV arter, i området omkring Mølholm, Kridtgraven og Hasseri Enge. Begge arter lever ikke kun på Egholm, men også i disse i områder. Dette er ikke oplyst i VVM-redegørelsen." (**Bilag 89**, side 29-30)

Foreningen konkluderer i sit høringssvar fra 2011, at de negative virkninger på mennesker og miljø ikke kan minimeres tilstrækkeligt i forhold til støj.

Det konkluderes også, at de faunapassager m.v. der foreslås etableret på Egholm er ikke tilstrækkelige til at sikre strandtudser, flagermus og andre beskyttede arter i en grad der opfylder EF-Habitatdirektivs Bilag IV, og at der helt mangler vurderinger vedr. Bilag IV-arterne i Hasseri Enge og Mølholm, hvor tudserne er observeret (**Bilag 89**, side 31).

2021 - Vejdirektoratets høring 25. februar til 30. april 2021

Foreningen indleverer igen høringssvar til Vejdirektoratet ved høringen i 2021, der kun angår Egholmslinjen. Borgerbevægelsen har på dette tidspunkt ca. 1000 betalende medlemmer og 4.300 medlemmer på Facebook (**Bilag 90**).

Høringssvaret indeholder indsigelser angående igen mangler ved VVM-processen og offentlighedens inddragelse. Det anføres:

"Der har derfor endnu ikke været en inddragelse af offentligheden, der opfylder VVM-direktivets krav herom." (**Bilag 90**, side 9)

Og

"Borgerbevægelsen har noteret sig, at de i sidste borgerhøring påpegede væsentlige fejl og retlige mangler ved "VVM"-2011, ikke er blevet afhjulpnet. Der er ikke taget synderligt hensyn til resultaterne af høringen i 2011. Borgerbevægelsen har noteret sig, at der ikke var adgang til en

retslig prøvelse af den kritiserede VVM-rapport fra 2011 eller dens vurdering i forhold til Natura 2000-området og bilag IV-arter. Borgerbevægelsen har tillige noteret sig, at der ikke er adgang til at rejse indsigelser eller få foretaget en retslig prøvelse af Vejdirektoratets indstilling i 2012, Vejdirektoratets konsoliderende trafikberegninger i 2014, Infrastrukturforlig 2014, Vejdirektoratets tinglysning af byggelinje i 2015, eller Infrastrukturforlig 2019. (...) Borgerbevægelsen har tillige noteret, at det er "VVM"-2011, der ligger til grund for beslutningen om den nuværende opdatering for Egholmlinjen i VVM-2021 med tilhørende bilag" (**Bilag 90**, side 12)

Høringssvaret påpeger igen fejl i Vejdirektoratets MKV-2021's faglige vurderinger, der kritiseres for at udelade (skjule) væsentlige forhold af betydning for menneskers sundhed i fremstillingen. Det anføres:

"Vurderingen giver dermed ikke et retvisende billede af de sundhedsmæssige konsekvenser, men tilslører de reelle konsekvenser i en lang række misvisende definitioner – og dertil en række upassende godtkøbsbetragtninger." (**Bilag 90**, side 4).

I forhold til støj kritiseres miljøkonsekvensvurderingen for at fagligt fejlbehæftede vurderinger ved blandt andet at anvende støjreducerende tiltag på det eksisterende motorvejsnet for at pynte på de støjmæssige konsekvenser af Egholmlinjen, ved fejlagtige beregninger uden hensyntagen til områdets herskende vestlige vindretning og med udgangspunkt i for få trafikanter på vejen. Det anføres

"Formålet med en Miljøkonsekvensrapport er, at beslutningstagerne skal have et retvisende billede af konsekvenserne, under hensyn til ønsket om at beskytte menneskets sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet – for alle vel og mærke, samlet set. Det formål opfylder Vejdirektoratets VVM ikke i forhold til vurderingerne af støj (**Bilag 90**, side 5)."

I forhold til CO2 anføres, at det er en fejl, at CO2-udledningen fra anlægsfasen ikke er medtaget. Det anføres:

"Miljøkonsekvensrapporten indeholder ikke de oplysninger, der med rimelighed kan kræves, for at der kan nås frem til en begrundet konklusion om projektets væsentlige indvirkninger på miljøet, idet der tages hensyn til gældende viden og vurderingsmetoder."

I Borgerbevægelsens høringssvar i 2021 forholder foreningen sig også til Vejdirektoratets Væsentlighedsvurdering af Natura 2000-området H15, N15 og F1. Kritikken udmunder i konklusionen:

"Væsentlighedsvurderingen opfylder efter Borgerbevægelsens opfattelse forsat ikke kravene i habitatbekendtgørelsens § 6, men indebærer en eklatant tilsidesættelse af forsigtighedsprincippet. Der burde have været udarbejdet en konsekvensvurdering. Det kan ikke på det foreliggende oplysningsgrundlag udelukkes med fornøden videnskabelig vished, at der er sandsynlighed eller risiko for en væsentlig påvirkning af arterne, fugle og natur på udpegningsgrundlagene (...) Vil Vejdirektoratet medgive, at der skal udarbejdes en konsekvensvurdering?" (**Bilag 90**, side 7-8).

I forhold til de manglende alternative løsninger anføres:

"Borgerne påpegede navnlig den fejl i "VVM"-2011 at der var tale om en usammenlignelig øst-løsning med alt for stor kapacitet og manglende afkørsel til City Syd. Kritikken er ignoreret, og der er forsat ikke en sammenligning med en mindre øst løsning. Miljøkonsekvensrapport-2021 er afgrænset til kun at angå Egholmlinjen efter anmodning af Aalborg Kommune og uden inddragelse

af offentligheden overhovedet. Der er derfor heller ikke undersøgt nogen som helst alternative løsninger til det forslag, der nu er under høring. Løsningerne i "VVM"-2011 udgjorde hverken dengang eller nu et alternativ således som alternativer forstås efter VVM-direktivet. Det var 3 uafhængige mulige linjeføringer." (**Bilag 90**, side 11).

Borgerbevægelsen har på dette tidspunkt fået en talsmand, der indsender et selvstændigt høringssvar vedr. støj (**Bilag 91**).

2021/22 – TRM's høring om Udkast til Forslag til anlægslov 3. dec. 2021 til 2. januar 2022

Ved Transportministerens høring i 2022 vedr. udkast til forslag til anlægslov, indleverer Borgerbevægelsen et 25 sider langt høringssvar (**Bilag 92**). Det anføres om formålet:

"Formålet med dette høringssvar er på pædagogisk vis at give Folketingets medlemmer, den nødvendige indsigt, idet det lovforslag, der er i høring, ikke "bare" kan rutinebehandles. Det er er meget alvorlige problemstillinger, der knytter sig til såvel proces som indhold af forslaget." (**Bilag 92**, side 2).

Høringssvaret indeholder 5 afsnit, der omhandler:

1. Et indledende afsnit om opgavefordelingen mellem Vejdirektoratet, Transportministeren og Folketinget i en VVM-proces om et projekt, der skal vedtages ved en anlægslov (**Bilag 92**, side 5-6).
2. Et afsnit over 5 sider der indeholder retlig kritik af den del af processen, der knytter sig til Vejdirektoratets lovforberedende MKV-proces.

Processen kritiseres for igennem en periode på mere end 10 år at være gennemført uden hjemmel i lovgivningen og med betydelige økonomiske konsekvenser for lodsejerne på og langs linjeføringen. Endvidere kritiseres for andre retlige mangler i processen. Blandt andet at Vejdirektoratet har modtaget en betaling på 2.500.000 kr. i strid med lovgivningen af Aalborg Kommune, og at Aalborg Kommune har lovet Transportminister Benne Engelbrecht 6.000.000.000 kr. i medfinansiering, som herefter anføres som en "forudsætning" i Trafikforlig-2021. Derudover kritiseres processen for andre tilsidesættelser af lovbundne pligter (**Bilag 92**, side 7-12).

3. Et kortere afsnit der redegør for den politiske historik igennem en periode på mere end 20 år. Det anføres:

"Beskrivelsen viser, hvorfor det er en retlig mangel, at en myndighed som Vejdirektoratet ikke har fornødent hjemmel til sine aktiviteter. Hjemmelskravet er en retssikkerhedsgaranti for borgere såvel som myndigheder.

Hjemmelskravet sikrer, at myndigheden og dens ansatte kan beskyttes mod utilstedelig politisk påvirkning, og dermed også at Folketinget kan have tillid til processen forud for præsentationen af et forslag til en anlægslov. Det kan Folketinget netop ikke have i forhold til Egholmmotorvejen.

Den politiske proces om Egholmmotorvejen har blokeret for Vejdirektoratets muligheder for at undersøge andre mere skånsomme og muligvis endda bedre trafikale løsninger, og samtidig udelukket borgerne for at deltage eller få indflydelse i processen. Den lukkede proces er udelukkende muliggjort fordi Vejdirektoratet har manglet lovhjemmel til brug for sine aktiviteter, som anført i afsnit 2. Både Folketingets og Domstolens grundlovssikrede adgang til tilsyn med den udøvende myndighed (vejdirektoratets og transportministeren) lovforberedende arbejde, har dermed været afskåret i mere end 10 år.” (**Bilag 92**, side 2)

4. En retlig kritik af Vejdirektoratets miljøvurderinger i 2011 og 2021 **Miljøkonsekvensrapportens indhold**. Kritikken der både har retligt og politisk indhold, angår navnlig emner, som ikke er oplyst eller vurderet af Vejdirektoratet, (**Bilag 92**, side 13-20) herunder

- sundhedsskadelig og stærkt generende udendørs støj for et meget stort antal borgere.
- forurening af grundvand/drikkevand i Drastrup og Lindholm, der forsyner 1/3 af byens borgere, i strid med drikkevandsdirektivet.
- Sundhedsmæssige risici for befolkningen i forhold til lungehindekræft ved indånding, når anlægget påbegyndes med etablering midt i Dall, Aalborg og Nørresundbys gamle (uregistrerede) asbestdeponier på land og når op hvirvlet asbestfibre fra fjordens sediment tørrer ud i strandkanten langs fjorden.
- Sundhedsmæssige risici for bughindekræft og testikelhindekræft ved synkning af asbest, når asbestfibre aflejret i fjordens sediment frigives til vandsøjlen og føres med strømmen til badeområderne bl.a. ved Egholm, Nørresundby strandpark, Friluftsbadet, og Aalborg Havnebad, eller optages i fødekæden i fisk, fugle og pattedyr.
- Tab af materielle goder i form af økonomiske konsekvenser for nærliggende ejendommen, der bliver usælgelige, umulige at belåne, eller må sælges langt under nuværende ejendomspris. Det er Aalborgs nuværende dyreste kvarterer. Hvor skal borgere, der hidtil har værdsat rolige boligområder, bosætte sig herefter?
- Tab af rekreative arealer på land og til vands, der benyttes af byens borgere og de mange foreninger, der er navnlig knyttet til de vestlige bydele, som ikke nævnes
- Tab af kulturarv og landskab, herunder at øen Egholm landfæstets, Lindholm Høje skamferes, Øster Ådalen gennemskæres af endnu et motorvejsanlæg og det flade havbundslandskab syd for fjorden ødelæggelse af et enormt byggeri på betonsøjler med lygtepæls-belysning
- Uacceptable biologiske konsekvenser for udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området N15, H15 og F1 i strid med habitatdirektivets artikel 6.
- Uacceptable biologiske konsekvenser for udpegningsarter og fugle også uden for Natura 2000-området, hvor linjeføringen gennemskærer det

faktiske levested i strid med fugle-beskyttelsesdirektivet og habitatdirektivets artikel 6.

- Uacceptable biologiske konsekvenser for en række Bilag IV-arter i strid med habitatdirektivets artikel 12 og 16.
- Uacceptable konsekvenser for den økologiske tilstand i Limfjorden i forhold til vandkvalitet og ålegræs. Fjorden er i forvejen i "dårlig økologisk tilstand" og i den vestlige og østlige ende endda i "ringe økologisk tilstand." Yderligere forringelse er i strid med vandrammedirektivet.
- Uacceptable konsekvenser for klimaet, navnlig i lyset af Paris-aftalen og Folketingets egne klimamål og den fejl, at Vejdirektoratet undlader at medregne det reelle CO2 forbrug og værdiansætter det prismæssigt for lavt.
- Anvisning om mindre indgribende løsninger, der bør undersøges, inden beslutning tages

5. En kritik af Lovforslagets indhold (**Bilag 92**, side 21-25).

Borgerbevægelsens talsmand, Henrik Sakstrup, indleverer et høringssvar vedr. støj (**Bilag 93**) og vedrørende trafikprognoser (**Bilag 94**). Borgerbevægelsen har på dette tidspunkt tillige fået en talsmand vedr. samfundsøkonomiske beregninger, lektor emeritus, Kaj A. Jørgensen, der indleverer et Høringssvar vedr. trafik og økonomi (**Bilag 95**) og et vedr. de manglende alternativer (**Bilag 96**).

Den 16. november 2023 fremsender Borgerbevægelsen anmodning til Transportudvalget og Transportministeren om at Vejdirektoratet får til opgave at udføre de manglende samfundsmæssige beregninger vedr. rentabiliteten af de to østlige alternativer til Egholmmotorvejen, som anbefales af anerkendte trafikforskere. Alternativerne beskrives således.

1. Et parallelt tunnelrør ved Limfjordstunnellen på E45 med vendbar trafikretning, hvorved myldretidstrafikken aflastes
2. Cityløsningen, der aflaster E45 for de bilister, der blot skal til og fra Aalborgs centrum. Herved fjernes belastningen på Borgmestersvinget og Kridtsvinget ved Limfjordstunnellen, og hovedårsagen til de mange uheld og kø skabende situationer i tunnellen.

Det oplyses at Borgerbevægelsen har indsamlet 100.000 kr. fra erhvervsliv og borgere til at få foretaget de manglende beregninger, men at foreningen først vil høre om Transportministeren og Transportudvalget vil anmode Vejdirektoratet om at foretage de manglende beregninger. Fremsendelsesmail indleveres som **Bilag 97** og medsendte brev som **Bilag 98**.

Den 4. december 2023 afviser transportministeren at udføre beregningerne (**Bilag 99**). Begrundelsen er:

"Jeg er opmærksom på den debat, der har været – og er – lokalt omkring linjeføringen for en 3. Limfjordsforbindelse. Endvidere er jeg bekendt med de alternative forslag til linjeføringer, og jeg kan oplyse, at der ikke er planlagt udført trafikale beregninger for disse alternativer, da et bredt flertal i Folketinget har truffet endelig beslutning om linjeføringen via Egholm. Jeg mener derfor, at der er et solidt fagligt grundlag for beslutningen og agter ikke at bede Vejdirektoratet om nye beregninger. Jeg forventer at kunne fremsætte forslaget til anlægslov for projektet i starten af 2024"

Tre dage senere igangsætter Vejdirektoratet og Transportministeren en samtidig høring vedr. henholdsvis den supplerende miljøkonsekvensvurdering og forslag til anlægslov.

2023/24 VD og TRM høring af sup. MKV og forslag til anlægslov 7. dec. 2023 til 11. januar 2024

Den 15. december 2023 anmoder Borgerbevægelsen om fristforlængelse, idet høringsfristen, når lørdage, søndage og helligdage fraregnes, og der tages hensyn til danske juleferietraditioner, jf. rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971, og er der givet en høringsfrist på kun 19 arbejdsdage.

Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at der ikke er fastsat en passende frist, hvorfor vejlovens § 17h, stk. 7, jf. stk. 6, må anses for tilsidesat. Fremsendelsesmail indleveres som **Bilag 100** og medsendte anmodning som **Bilag 101**.

Anmodningen følges op af supplerende skrivelse den 18. december 2023 (**Bilag 102**).

Den 20 december 2023 afviser Vejdirektoratet at bevillige fristforlængelse (**Bilag 103**), 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 en tilsvarende afvisning om fristens forlængelse besluttet af Transportminister Thomas Danielsen, der medsendes (**Bilag 104**). 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."

Den 2. januar 2024 anmoder Borgerbevægelsen 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 lov om 3. Limfjordsforbindelse. Fremsendelsesmail indleveres som **Bilag 105** og anmodningen som **Bilag 106**.

Der anmodes om at forlænge høringsfristen til 7. marts 2024, idet en frist på i alt 3 måneder anses for passende og i overensstemmelse med lovgivningen.

Borgerbevægelsens henvendelsen til Folketinget besvares ikke.

Borgerbevægelsen indleverer sine høringssvar til Vejdirektoratet og til Transportministeren på de respektive høringsportaler. Høringssvaret består af et "sammenfattende resume" (**Bilag 107**), hvoraf fremgår, at foreningen på dette tidspunkt har mere end 1.500 formelle medlemmer og ca. 6.500 følgere på Facebook. Det fremgår af høringssvaret, at

"Det er Borgerbevægelsens opfattelse, at vedtagelsen af anlægsprojektet, der vedrører 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen på baggrund af det fremsendte forslag til anlægslov med tilhørende miljøkonsekvensrapport er behæftet med væsentlige retlige mangler, der kan føre til, at den eventuel anlægslov, der vedtages på nuværende grundlag, vil kunne tilsidesættes af domstolene." (**Bilag 107, side 1**)

Resumeeet indeholder en sammenfatning af de væsentlige retlige mangler, som foreningen gør gældende anlægsloven med tilhørende miljøkonsekvensvurderinger er behæftet med, både i forhold til de almindelige miljøvurderinger efter VVM-direktivet og de særlige EU-miljøvurderingerne. Høringssvarene udgøres af

- Talsperson Henrik Sakstrup om fejl vedr. vurderingerne vedr. støj (**Bilag 108**)
- Talsperson Louise Faber om fejl vedr. ufuldstændige vurderinger angående grundvandssænkning, forureningsforhold, klima, mangelfulde vurderinger vedr. Bilag IV-arterne flagermus, strandtudse, birkemus, for gamle og forkerte vurderinger vedr. erstatningstur, vandløb, fisk, målsatte vandløb, mangelfuld natura 2000-konsekvensvurderinger (**Bilag 109**),
- Talsperson Lisbeth Gjørts Fast om fejl vedr. vurderingerne om asbest i linjeføringen (**Bilag 110**), om asbest og vand (**Bilag 111**), om fejl i habitatvurderingen vedr. Bilag IV-arten strandtudse (**Bilag 112**), og i konsekvensvurderingen vedr. Lysbuget Knortegæs (**Bilag 113**)
- Talsperson Gitte Ramhøj vedr. vurderingerne angående drikkevand (**Bilag 114**),
- Talsperson Kaj A. Jørgensen vedr. samfundsmæssig forretning og trafikale alternativer (**Bilag 115**) og om odder, og fravigelse efter habitatdirektivets artikel 12, litra d, når der er fuldgode alternativer (**Bilag 116**).
- Talsperson Oluf Jørgensen om manglende retssikkerhed og manglende undersøgelser af brugbare alternativer (**Bilag 117**)

Derudover henvises til høringssvar fra

- Henrik Mørch, foreningen Egholms Venner vedr. mangler i habitatvurderingerne vedr. odder, flagermus, strandtudser og fugle (**Bilag 118**)
- landsdækkende organisationer med miljømæssigt, herunder DN vedr. mangler i forhold til vand (grundvand, drikkevand, vandløb, søer og Limfjorden), Bilag IV-arter, fugle, erstatningsnatur, faunapassager, støj og retslige bekymringer (**Bilag 119**) og DOF vedr. mangler i forhold til naturtypen rigkær, flagermus og fugle (**Bilag 120**).
- fagligt velkvalificerede enkeltpersoner, herunder Esben Buch, tidligere naturvejleder ved Aalborg Kommune vedr. projektets uforenelighed med habitatdirektivet i forhold til oddere og flagermus, spidssnudet frø og strandtudse (**Bilag 121**).

Det anføres i Borgerbevægelsen sammenfattende høringssvar (**Bilag 107**), at det kan konstateres at MKR-2023 ikke har rettet op på de mangler, der er påpeget af Miljøstyrelsen som berørt myndighed i 2021, hvorfor foreningens høringssvar forventes at være i tråd med Miljøstyrelsens.

Transportministeren afviser i sit høringsnotat den 28. februar 2024 (**Bilag 65**), alle indsigelser om retlige mangler. Under bemærkninger til lovforslaget anføres overordnet:

”Transportministeriet gør opmærksom på, at de udførte miljøvurderinger er foretaget af Vejdirektoratet og deres rådgivere på baggrund af gældende viden og vurderingsmetoder med inddragelse af kvalificerede eksperter. Miljøkonsekvensrapporterne indeholder de oplysninger, der kan kræves for at nå frem til konklusionerne om projektets indvirkninger på miljøet og har været i offentlig høring. På den baggrund har Vejdirektoratet ikke fundet anledning til at ændre på vurderingerne af projektets indvirkning på miljøet.

For Vejdirektoratets behandling af høringssvar til miljøkonsekvens-vurderingerne henviser Transportministeriet til Vejdirektoratets høringsnotat fra august 2021 og til Vejdirektoratets høringsnotat til den supplerende miljøkonsekvensvurdering, som er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.” (**Bilag 65**, side 12-13)

I forhold til Borgerbevægelsens kritik om retlige mangler forbundet med processen, miljøkonsekvensrapportens vurderinger efter VVM-direktivet, habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet, vandrammedirektivet m.v. afvises al kritik på høringsnotatets side 14-103 som svar på opdelte emner.

2024-03-19 Folketingets behandling af L112

Borgerbevægelsen modtager resultatet af beregningerne af det ene østlige alternativ. Beregningerne er udført af en ingeniørvirksomhed med tilladelse hertil af Vejdirektoratet på den computer, der benyttes til beregninger efter den "Grønne MobilitetsModel" (GMM).

Den 22. april 2024 udsendes pressemeddelelse herom, der også sendes til Folketinget, Transportministeren og transportudvalget. Pressemeddelelsen offentliggøres tillige på foreningens hjemmeside (**Bilag 122**), hvor der linkes til rå-data. Rå-data' indleveres som **Bilag 125**. Sammen med pressemeddelelsen medsendes to formidlingsartikler om resultatet, hvor den ene er udfærdiget af foreningens talsmand, lektor emeritus Kaj A. Jørgensen (**Bilag 123**) og den anden af Lektor, Emeritus Anker Lohmann-Hansen (**Bilag 124**). Anker Lohmann-Hansen afslutter med en konklusion i et skema (**Bilag 124**).

Trafikale problemer ved Fjordkrydsningen	Egholmforbindelse		Udbygning af E45 m. Tunnel
Trængsel ved Limfjordsbroen	Løser ikke		Løser ikke
Trængsel i Limfjordstunnellen	Reducerer	Løser ikke	Løser, kort og langt sigt
Aflastning af Midtbyen	Reducerer	Løser ikke	Løser ikke
Trafik på E45 gennem Aalborg	Løser delvis		Løser
Nye tilslutningsanlæg på E45	Løser ikke		Løser
Forbindelse til City Syd	Løser		Løser
Forbindelse til Jammerbugt	Løser		Løser
Sammenhæng med byudvikling	Løser ikke		Løser delvis
Erhvervstilgængelighed	Løser delvis		Løser
Problemer ved Bouet	Reducerer		Løser
Sammenhæng m. Vendsyssel	God langs E39		God langs E45 og rute 55
Trafikuheld v. Limfjordstunnellen	Løser ikke		Løser delvis
Redundans	Løser delvis		Løser delvis
Afledte effekter	Egholmforbindelse		Udbygning af E45 m. Tunnel
Naturbelastning	Belaster		Nej
Beskyttede dyrearter	Belaster		Nej
Vandindvindings interesser	Truer		Nej
Støj	Nye støjbelastede områder		Støjskærme ombygges
CO2 effekt	Stor		Ret stor
Samfundsnytte	3,5%		3,9 %
Anlægsomkostninger	Meget store, 7,8 mia. kr.		Store, 5.2 mia. kr.

Egholmmotorvejen tilfører naturen omkring Aalborg et voldsomt anlægsprojekt, som på hele strækningen belaster naturinteresser. I syd belastes Østerådalene med et voldsomt udfletningsanlæg (varianten). Vest for Hasseris skærer vejen gennem Hasseris Enge og langs nye bebyggelser. Ved krydsningen af Limfjorden belastes det lavvandede område med risikabelt gravearbejde. Truede beskyttede dyrearter. Egholm krydses på en dæmning og lavbro til "Verdens Ende" tværs gennem rekreative områder. Støjudbredelse over vandområder.

Enten udbygger man E45 med et ekstra tunnelrør

eller man

bygger en motorvej over Egholm og udbygger E45 med et ekstra tunnelrør

Talsmand K. A. Jørgensen konkluderer i sin analyse (**Bilag 123**):

”Den specificerede udbygning af E45-løsning er den fagligt/sagligt mest fordelagtige og velafbalancerede løsning, sammenlignet med Egholmmotorvejen. Trafikalt fjernes mest trængsel og i mange år frem. Den er billigst, og samfundet får tillige en pæn gevinst ud af denne løsning. Den samfundsøkonomiske model indeholder isoleret set kun et begrænset antal effekter, og de mange andre effekter burde også vurderes og medregnes for begge løsninger, f.eks. bidrag vedrørende drikkevand, miljø, natur, m.fl. For E45-løsningen er en række af disse effekter mere positive end for Egholmmotorvejen. Alt i alt giver E45-løsningen en afgørende god helhedsløsning.”

Borgerbevægelsens beregninger gennemgås i forbindelse med eksperthøringen den 25. april 2024 af Otto Anker Nielsen, professor og divisionsleder, DTU, **Bilag 79**, der i sit oplæg konkluderer:

- Beregning med GMM sandsynliggør bedre samfundsøkonomi
- Billigere, mindre lokal miljøbelastning, mindre vækst i CO2 udledning
- Citytunnel ikke vurderet med GMM, mange mulige varianter
- Grundig vurdering af alternativer mangler (herunder anlæg og trafikteknik)

4.11. BERØRTE MYNDIGHEDER og STATERS DELTAGELSE I PROCESSEN

Vejdirektoratet offentliggør ikke alle høringssvar fra berørte myndigheder eller stater i forbindelse med eventuelle høringer. Følgelig fremsættes nedenstående opfordringer om at dokumentere Vejdirektoratets proces med myndighedshøring:

- | | |
|-----------------------|--|
| Opfordring (1) | Transportministeren opfordres til at fremlægge lister over høringen af berørte myndigheder i forbindelse med Vejdirektoratets MKV-høring vedr. 3. Limfjordsforbindelse om MKV 2011, supplerende MKV 2021, opdaterende MKV 2023/2024 og fremlægge myndighedernes høringssvar. |
| Opfordring (2) | Transportministeren opfordres til at oplyse, om andre offentlige myndigheder har anmodet om fristforlængelse på afgivelse af høringssvar ved Vejdirektoratets høringer vedr. 3. Limfjordsforbindelse om MKV 2011, supplerende MKV 2021, opdaterende MKV 2023/2024 og fremlægge anmodningerne herom og Vejdirektoratets svar. |
| Opfordring (3) | Transportministeren opfordres til at oplyse om Folketinget og Transportudvalget har modtaget berørte myndigheders høringssvar, herunder Miljøstyrelsen og dens enheders |

høringssvar vedr. Vejdirektoratets MKV 2011, supplerende MKV 2021, opdaterende MKV 2023/2024 og i bekræftende fald at dokumentere dette.

Transportministeren offentliggør heller ikke alle høringssvar fra berørte myndigheder eller stater i forbindelse med sine eventuelle høringer. Følgelig fremsættes nedenstående opfordringer om at dokumentere Transportministerens proces med myndighedshøring:

- Opfordring (4)** Transportministeren opfordres til at fremlægge lister over høringen af berørte myndigheder i forbindelse med Transportministerens høringer vedr. udkast til forslag til anlægslov i 2021/2022 og forslag til anlægslov 2023/2024 og fremlægge samtlige myndighedernes høringssvar.
- Opfordring (5)** Transportministeren opfordres til at oplyse, om andre offentlige myndigheder har anmodet om fristforlængelse på afgivelse af høringssvar vedr. udkast til forslag til anlægslov i 2021/2022 og forslag til anlægslov 2023/2024 og fremlægge anmodningerne herom og Transportministerens svar.
- Opfordring (6)** Transportministeren opfordres til at oplyse om Folketinget og Transportudvalget har modtaget berørte myndigheders høringssvar vedr. udkast til forslag til anlægslov i 2021/2022 og forslag til anlægslov 2023/2024, og i bekræftende fald at dokumentere dette.

4.12. SAGANLÆGGETS NØDVENDIGHED

Det fremgår af de i sagen fremlagte bilag, at der er et omfattende materiale til belysning og afhjælpning af alle projektets indvirkninger på miljøet, inden anlægsloven for 3. Limfjordsforbindelse blev vedtaget i Folketinget den 14. maj 2024.

De anbringender, som fremføres af sagsøgeren i denne sag, er afvist blandt andet med henvisning til mængden af rapporter, der omtales som ”grundigere og mere omfattende end sædvanligt”.

Materialets omfang vidner imidlertid ikke om grundighed, men om hvor vanskeligt, det er for Vejdirektoratet og Transportministeriet at opfylde kravene i EU’s miljøbeskyttelsesdirektiver for så vidt angår netop dette konkrete projekt.

Samtlige påstande og anbringender, som sagsøgeren gør gældende i nærværende retssag, er fremsat som kritikpunkter af sagsøger og andre, herunder også af Miljøstyrelsen ved Vejdirektoratets og Transportministerens høringer.

Den omstændighed at Vejdirektoratet, Transportministeriet og et flertal i Folketinget kategorisk afviser kritik, om at processen ikke iagttager VVM-direktivet, eller at der er fejl i Miljøkonsekvensrapporternes vurderinger beror ikke på indsigt i den retlige regulering eller indsigt i miljøoplysningernes kvalitet og rigtighed, men på Transportministerens opgave om, at overholde et en politisk aftale og den besluttede tidshorisont.

Folketingets medlemmer gives tilsyneladende heller ikke gives indsigt i berørte myndigheder, herunder Miljøstyrelsens udtalelser, hvorfor det alene bliver politiske hensyn og ikke miljøets hensyn, der bliver afgørende.

Folketinget har ikke adgang til bistand af andre eksperter til brug for bedømmelse af Transportministerens og Vejdirektoratets vurderinger, hvorfor efterprøvelse af rigtigheden heraf, alene fremkommer ved input fra offentligheden, og nu domstolenes efterprøvelse.

Sagsøger fastholder, at kritikken af VVM-processen og de udfærdigede miljøkonsekvensrapporter med tilhørende EU-miljøvurderinger er behæftet med væsentlige retlige mangler, og er nødsaget til at anmode om domstolenes efterprøvelse heraf.

Følgelig er nærværende sagsanlæg nødvendigt.

5. ANBRINGENDER – PÅSTAND 1

Sagsøger gør gældende, at vedtagelsen af Lov nr. 624 af 11. juni 2024 med tilhørende begrundende konklusioner og bemærkningerne i forslag til anlægslov og tilhørende miljøkonsekvensvurderinger er behæftet med væsentlige retlige mangler.

Sagsøger gør gældende, at Transportministeren har det endelige ansvar for, at processen og tilladelserne, der gives ved anlægsloven, opfylder kravene i såvel EU-miljølovgivningen som i dansk lovgivning, idet anlægsloven giver vejdirektoratet tilladelse til at anlægsarbejdet. Lovgrundlaget beskrives nedenfor i dette afsnit.

Det gøres gældende, at processen forud for anlægslovens vedtagelse er behæftet med væsentlige retlige mangler, jf. anbringenderne herom i afsnit 6 om samlet 30 væsentlige retlige mangler i processen.

Det gøres gældende, at VVM-tilladelsen med tilhørende begrundende konklusion, er behæftet med væsentlige retlige mangler, fordi væsentlige projektilpasninger og afværgeforanstaltninger foranlediget af Miljøstyrelsens høringssvar og besluttet af Vejdirektoratet efter lovforslagets fremsættelse, men inden lovens vedtagelse, jf. anbringenderne herom yderligere nedenfor i afsnit 6.4.

Det gøres gældende, at VVM-tilladelsens dispensation til at etablere projektet fra Bilag IV-arten odders levestedsbeskyttelse, jf. habitatdirektivets art. 16, jf. artikel 12, er behæftet med væsentlige retlige mangler. Linjeføringen er ikke tilstrækkelig samfundsmæssig nødvendig, i forhold til dens miljømæssige konsekvenser for odder, og tillige fuglenes, andre Bilag IV-arter, Natura 2000-områdets beskyttelse og konsekvenserne i forhold til miljøkvalitetsmål for Limfjorden (proportionalitetsprincippet). Det kan ikke afvises, at der findes andre brugbare alternativer, herunder også bl.a. de alternativer, der er fravalgt på baggrund af 14 år gamle miljøoplysninger i form af boret tunnel eller sænketunnel under Egholm, Lindholmlinjen, udbygning af E45, og de mange alternativer der er indkommet i offentlighedsfasen, herunder City Tunnel og et ekstra rør med vendbar trafik, der er vurderet brugbar af tre af landets trafikforskere. De i projektet besluttede afværge- og kompensationsforanstaltninger er ikke tilstrækkelige, til at det kan afvises med fornøden vished den pågældende bestand af odder opretholder sin bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde. Derudover indeholder afværgeforanstaltningerne ulovlige metoder til forstyrrelse- og muligt drab, uden at anlægsloven indeholder en tilladelse til at fravige odders individbeskyttelse, jf. habitatdirektivets art. 16, jf. artikel 12 jf. supplerende sagsfremstilling og anbringender herom i afsnit 7.

Det gøres gældende, at VVM-tilladelsen med tilhørende begrundende konklusion i lovforslagets bemærkninger, givet ved anlægslovens vedtagelse, er behæftet med væsentlige retlige mangler, fordi beslutningen ikke indeholde alle de miljømæssige betingelser, der er knyttet til vedtagelsen i medfør af den lovgivning, der skal beskytte

fugle, Bilag IV-arter, Natura 2000-områder og miljøkvalitetsmål for Limfjorden, målsatte vandløb og grundvand. Anbringendet vil blive uddybet i et senere processkrift.

Det gøres gældende, at det ikke kan afvises med den fornødne vished at beskyttelseskravene for arter og fugle omfattet af individ- og levestedsbeskyttelsen i Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet krænktes, og at der bl.a. mangler de fornødne dispensation til at fravige habitatdirektivets Natura 2000-område beskyttelsen af arten 'odder' som omfattet af Habitatdirektivets Bilag II, dispensationer til at fravige beskyttelsen for fugle på udpegningsgrundlaget og andre fugle, jfr. habitatdirektivets art. 6 og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 4, og dispensationer fra levestedsbeskyttelsen og individbeskyttelsen af Bilag IV-arten strandtudse. Anbringendet vil blive uddybet i et senere processkrift.

Det gøres gældende, at VVM-tilladelsen med tilhørende begrundende konklusion i lovforslagets bemærkninger, givet ved anlægslovens vedtagelse, er behæftet med væsentlige retlige mangler, fordi projektets samlede miljøkonsekvenser ikke er undersøgt, og miljøkonsekvensvurderingen af forbundne projekter og tilhørende afværgeforanstaltninger og kompensationsforanstaltninger, der udgør en nødvendig forudsætning for projektet, er udskudt til senere detailprojektering. Projektets samlede miljøpåvirkning er dermed ikke vurderet som en helhed. Anbringendet vil blive uddybet i et senere processkrift.

Det gøres gældende, at Miljøkonsekvensrapporten ikke opfylder kravene i vejlovens kapitel 2a, for så vidt angår vurderinger og illustrationer af påvirkningen på befolkningen og mennesker sundhed, herunder trafikale påvirkninger som følge af støj og påvirkninger forbundet med projektets placering i Aalborgs gamle deponier fra produktionen af bl.a. asbestholdigt eternit-, cement- og andet miljøfarligt affald. Anbringendet vil blive uddybet i et senere processkrift.

5.1. EU-forordning Nr. 1315/2013 af 11. december 2013

Transportministerens forpligtelser følger af EU-forordning Nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU, artikel, finder efter artikel 1, anvendelse på "det transeuropæiske transportnet som vist på kortene i bilag I"

Forordninger gælder umiddelbart i Danmark som medlemsstat, jf. EUF-Traktatens artikel 288.

I forordningens bilag 1, er såvel E45 som E39 afbilledet. Anlægsloven må antages at udgøre en udvikling af det transeuropæiske transportnet (hovednettet), der er omfattet af forordningens anvendelsesområde. Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Det følger af forordningens artikel 36 om "Miljøbeskyttelse", at

"Miljøvurderingen af planer og projekter gennemføres i overensstemmelse med de EU-retlige regler på miljøområdet, herunder direktiv 92/43/EØF, 2000/60/EF, 2001/42/EF, 2009/147/EF og 2011/92/EU."

De anførte direktiver udgøres af:

Habitatdirektivet, Direktiv 92/43/EØF:

Rådets direktiv af 1992-05-21 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (92/43) som ændret ved Rdir 97/62, EP/Rfo 1882/2003, Rdir 2006/105 og Rdir 2013/17).

Vandrammedirektivet, Direktiv 2000/60/EF:

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 2000-10-23 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (2000/60) som ændret ved EP/Rbesl 2455/2001, EP/Rdir 2008/32, EP/Rdir 2008/105, EP/Rdir 2009/31 og EP/Rdir 2013/39 og berigtiget ved EUT 2015 L 16/66.

Direktivet om Strategisk Miljøvurdering af planer og programmer, 2001/42/EF (SMV-direktivet)

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet.

Fuglebeskyttelsesdirektivet, Direktiv 2009/147/EF

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 2009-11-30 om beskyttelse af vilde fugle (2009/147) som ændret ved EUFOR 2019-06-05 nr. 1010)

VVM-direktivet, Direktiv 2011/92/EU

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 2011-12-13 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet som ændret ved EP/Rdir2014/52,)

Transportministeren skal i henhold til forordningen selvstændigt sikre, at Folketinget iagttager forpligtelserne, der følger af de nævnte EU-Miljødirektiver ved udviklingen af hovednettet.

Forordningen nr. 1315/2013 af 11. december 2013 er ophævet med virkning fra den 18. juli 2024, jf. artikel 68 i Europa-Parlamentets og rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013.

Ophævelsen er sket *efter*, at anlægsloven om en tredje Limfjordsforbindelse er vedtaget den 14. maj 2024 og *efter* anlægslovens ikrafttrædelse den 1. juli 2024.

Forpligtelserne til at iagttage VVM-direktivet og EU-miljøbeskyttelsesdirektiverne ved udvikling af det transeuropæiske transportnet, er dog ikke ophævet, men nu videreført i artikel 5 i rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024. De for sagen relevante dele af artikel 5, er navnlig stk. 1 litra g, samt stk. 3, 1. pkt., der har følgende ordlyd:

Stk. 1. Det transeuropæiske transportnet planlægges, udvikles og drives på en ressourceeffektiv måde og i overensstemmelse med de gældende EU-miljøkrav og nationale miljøkrav gennem:

- g) udvikling af grøn, bæredygtig og klimarobust infrastruktur, under hensyntagen til aktive transportformer og fremme af nye teknologier, der har til formål at dekarbonisere anlægget af transportinfrastruktur, herunder gennem anvendelse af ressourceeffektive og klimasikre materialer, der så vidt muligt skal **mindske den negative indvirkning på sundheden for borgere, der bor rundt om nettet, miljøet, herunder fra luft- og støjforurening, og forringelsen af økosystemer, og**

Stk. 3. **Miljøvurderingen af planer og projekter gennemføres i overensstemmelse med** Rådets direktiv 92/43/EØF (Habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF (Vandrammedirektivet), 2001/42/EF (SMV-direktivet), 2002/49/EF (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj (EFT L 189 af 18.7.2002, s. 12)), 2009/147/EF (fuglebeskyttelsesdirektivet) og 2011/92/EU (VVM-direktivet).

Den nye forordnings stk. 3 indeholder henvisning til de samme EU-miljøbeskyttelsesdirektiver, og som noget nyt til Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj.

Direktivet om styring af ekstern støj må også anses for omfattet af forordning nr. 1315/2013 af 11. december 2013 art. 36, der i henhold til ordlyden "herunder", ikke indeholdt en udtømmende opremsning.

5.2. VVM-direktivet

Motorveje er omfattet af VVM-direktivets obligatoriske VVM-pligt, jf. direktivets Bilag 1, nr. 7. litra b).

”b) **Anlæg af motorveje** og motortrafikveje (2).”

VVM-direktivet medfører, at projekter, der kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, er omfattet af obligatorisk forpligtelse til miljøkonsekvensvurdering (VVM).

Det følger af VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, 1. pkt., at

”Medlemsstaterne vedtager de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at projekter, der bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, **undergives et krav om tilladelse og en vurdering af deres indvirkninger på miljøet, inden der gives tilladelse.**”

I henhold til artikel 1, stk. 2, litra c, defineres ”tilladelse”, som

”En afgørelse fra den eller de kompetente myndighed(er), **som giver bygherren ret til at gennemføre projektet.**”

Statslige motorveje vedtages ved en anlægslov, jf. grundlovens § 73, stk. 1, hvorfor Folketingets vedtagelse af en anlægslov, udgør en tilladelse i VVM-direktivets forstand, jf. vejlovens § 12, stk. 1, hvorefter

”**Det bestemmes ved lov**, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, **hvilke nye statsveje der skal anlægges**, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status.”

Og definitionen i vejlovens § 3, stk. 2, nr. 6:

6) Tilladelse ved anlægslov: **Folketingets vedtagelse af en anlægslov, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 3**

5.2.1. Vejdirektoratets forpligtelser efter vejloven

Vejdirektoratets selvstændige forpligtelser, der følger af vejloven, lovebekendtgørelse 2024-04-24 nr. 435 om offentlige veje mv. I henhold til vejlovens § 2 finder loven:

” (..) anvendelse på offentlige veje (..), jf. § 3, stk. 1, nr. 2 og 3.”

Vejdirektoratet er anlægsmyndighed, og dermed bygherre i VVM-direktivets forstand, jf. VVM-direktivet art. 1, stk. 2, litra b).

Det er sædvanlig VVM-praksis, at bygherre udfærdiger Miljøkonsekvensrapporten for opnåelse af en myndigheds VVM-tilladelse, jf. VVM-direktivets art. 5, stk. 1. Vejdirektoratet er dog tillige anlægsmyndighed, og visse af VVM-direktivets pligter for den kompetente myndighed i forhold til høring af berørte myndigheder, og sikre

miljøkonsekvensrapportens fuldstændige indhold, må anses for delegeret til Vejdirektoratet.

For projekter, der skal vedtages ved en anlægslov gælder vejlovens kapitel 2a, herunder § 17a, hvor det af stk. 1 fremgår, at statslige veje kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt en administrativ tilladelse.

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

Projektbegrebet i vejlovens kapitel 2a er defineret i Vejlovens § 3, stk. 2, nr. 3, litra a, som

- a) **Etablering**, udvidelse eller ændring, herunder nedrivning, **af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.**

Projekter, der vedtages ved en anlægslov, er undtaget fra kravet om administrativ tilladelse, jf. § 17a, stk. 3, 1. pkt.

”Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, **kræver ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.**”

Miljøkonsekvensvurderingen for projekter, der vedtages ved anlægslove, defineres i Vejlovens § 3, stk. 2, nr. 7, litra a) til d) som

En proces, der består af følgende elementer:

- a) Vejdirektoratets udfærdigelse af **en miljøkonsekvensrapport, jf. § 17 g.**
- b) Gennemførelse af **høringer af offentligheden og berørte myndigheder** og miljøministerens gennemførelse af høring af **berørte stater i henhold til § 17 h og § 17 i.**
- c) **Undersøgelse af de i miljøkonsekvensrapporten** fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som Vejdirektoratet om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med § 17 g, stk. 9, 2. pkt., **og af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til § 17 h og § 17 i.**
- d) **Den begrundede konklusion om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i litra c omhandlede undersøgelse og myndighedens egen supplerende undersøgelse.**

Vejlovens formål fremgår af § 1, hvorefter loven skal selvstændigt skal medvirke til

- 1) at sikre et velfungerende og sammenhængende vejnet,
- 2) at sikre mobiliteten på vejene til gavn for samfundsøkonomien og udvikling i alle dele af Danmark,
- 3) at sikre gode vej- og stiforbindelser mellem hjem, skole, arbejdsplads, kulturinstitutioner og fritidsaktiviteter m.v.,
- 4) at fremme trafiksikkerheden og trafikafviklingen gennem en sammenhængende vejplanlægning og tidssvarende vejanlæg,
- 5) at andre former for infrastruktur kan placeres i forbindelse med vejnettet, og

- 6) at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, og at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologisk arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykker og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, jf. kapitel 2 a.

Vejlovens udgangspunkt er således, at Vejdirektoratet skal udfærdige en miljøkonsekvensrapport, der opfylder kravene i kapitel 2a, herunder vejlovens § 17g, stk. 1-2, stk. 4-8 og stk. 9, og at Vejdirektoratet skal sende Miljøkonsekvensrapporten i offentlig høring, jf. vejlovens § 17h og § 17i. Høringen skal omfatte den berørte offentlighed, berørte myndigheder og berørte stater. Herefter skal vejdirektoratet anvende relevante høringssvar, og om nødvendigt udarbejde supplerende undersøgelser, inden vejdirektoratet skal udarbejde sin begrundende konklusion.

Projekter, der vedtages ved en anlægslov, kan dog fritages for vejlovens krav om offentlig høring, jf. § 17a, stk. 3, 1. pkt., jf. ordlyden

”Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, **kan fritages fra høring af offentligheden**, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.”

Det fremgår intet sted, at det er besluttet, at fritage projektet om 3. Limfjordsforbindelse for vejlovens krav om offentlig høring, jf. vejlovens § 17a, stk. 3, 1. pkt., hvorfor Vejdirektoratet er forpligtet til at gennemføre sin høring vedr. miljøkonsekvensrapporten i henhold til vejlovens § 17h og § 17i.

Vejdirektoratets forpligtelser efter vejloven til at afholde høring om miljøkonsekvensrapporten er en selvstændig høringsforpligtelse, der har hjemmel i vejlovens kapitel 2a. Høringen omtales af Vejdirektoratet selv som en ”teknisk høring”.

Vejdirektoratets høringsproces afsluttes efter vejloven ved en ”tilladelse ved anlægslov”. Tilladelse ved en anlægslov defineres i vejlovens § 3, stk. 2, nr. 6, således:

”Tilladelse ved anlægslov: **Folketingets vedtagelse af en anlægslov, der giver Vejdirektoratet ret til at gennemføre et projekt, der er omfattet af § 17 a, stk. 3.**”

5.2.2. Transportministerens forpligtelser

Det følger af vejlovens § 6, at Transportministeren er vejmyndighed for statsvejene.

Det er Transportministeren, der i VVM-direktivets forstand er ”den kompetente myndighed”, jf. VVM-direktivets artikel 1, stk. 2, litra f, sammenholdt med tilladelsesbegrebet som defineret i artikel 1, stk. 2, litra c, der afslutter processen med en VVM-tilladelse.

Transportministeren er dertil forpligtet til selvstændigt, at iagttage EU-lovgivningen, jf. EU-forordning nr. 1315/2013 af 11. december 2013 artikel 36, og af VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, 1. pkt., og skal sikre, at Folketingets vedtagelse af loven er forenelig med EU-miljøbeskyttelsesdirektiverne.

VVM-direktivet berører ikke Transportministerens pligter til at overholde procedurekrav eller begrænsninger i medfør af den danske lovgivning, jf. VVM-direktivets art. 10.

Det følger af VVM-direktivets artikel 1, litra g, at en "miljøkonsekvensvurdering" efter VVM-direktivet er

"en proces bestående af:

- i) **bygherrens udfærdigelse af en miljøkonsekvensvurderingsrapport**, jf. artikel 5, stk. 1 og 2
- ii) **gennemførelse af høringer**, jf. artikel 6 og, hvis det er relevant, artikel 7.
- iii) **den kompetente myndigheds undersøgelse** af de i miljøkonsekvensvurderingsrapporten fremlagte oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger, som bygherren om nødvendigt har fremlagt i overensstemmelse med artikel 5, stk. 3, samt af eventuelle relevante oplysninger modtaget via høringer i henhold til artikel 6 og 7
- iv) **den kompetente myndigheds begrundede konklusion** om et projekts væsentlige indvirkninger på miljøet under hensyntagen til resultaterne af den i nr. iii) omhandlede undersøgelse og, i givet fald, dens egen supplerende undersøgelse, og
- v) **indarbejdelse af den kompetente myndigheds begrundede konklusion i alle de i artikel 8a omhandlede afgørelser."**

I forhold til projekter, der vedtages ved en anlægslov, gælder en særlig bestemmelse i VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, om muligheden for at undlade offentlig høring.

"Med forbehold af artikel 7 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.**

Fra den 16. maj 2017 underretter medlemsstaterne hvert andet år Kommissionen om alle anvendelser af denne fritagelse."

Baggrunden for den særlige undtagelse vedr. offentlige høringer, for projekter der vedtages ved anlægslov, fremgår af direktivets præambel 22.

(22) Der er imidlertid ikke grund til at anvende dette direktiv på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig national lov, idet de mål, der forfølges ved dette direktiv, herunder om at give oplysninger, nås gennem lovgivningsprocessen.

Formålet med VVM-direktivets regler er at sikre, at der gennemføres en vurdering af virkningerne på miljøet som grundlag for beslutningen om at give eller afslå tilladelse til projektyper, der kan påvirke miljøet væsentligt, der er anført på direktivets Bilag 1, jf. navnlig direktivets præambel 14.

(14) Et projekts indvirkninger på miljøet bør vurderes **under hensyn til ønsket om at beskytte menneskets sundhed, at bidrage til højere livskvalitet ved forbedring af miljøet, at sørge for de**

forskellige arters fortsatte beståen og at **bevare økosystemets reproduktionsevne**, som er selve grundlaget for livets fornyelse.

Formålet med høringer over landegrænser fremgår af direktivets præambel 15

(15) Det er ønskeligt at fastlægge styrkede bestemmelser om miljøkonsekvensvurdering på tværs af landegrænserne **for at tage hensyn til udviklingen på internationalt plan**. Det Europæiske Fællesskab undertegnede den 25. februar 1991 konventionen om vurdering af virkningerne på miljøet på tværs af landegrænserne, og ratificerede den 24. juni 1997.

Formålet med effektive høringer af offentligheden fremgår af direktivets præambel 16

(16) 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**.

Formålet med effektive høringer af miljøorganisationer fremgår af direktivets præambel 17-21

(17) En sådan deltagelse, herunder deltagelse af sammenslutninger, organisationer og grupper, især ikke-statslige organisationer, som fremmer miljøbeskyttelse, bør derfor fremmes, bl.a. ved at fremme uddannelse af offentligheden på miljøområdet.

(18) Det Europæiske Fællesskab undertegnede FN/ECE-konventionen om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen), den 25. juni 1998 og ratificerede den den 17. februar 2005.

(19) Et af Århuskonventionens formål er at sikre retten til offentlig deltagelse i beslutningsprocessen på miljøområdet med henblik på at bidrage til at beskytte ethvert menneskes ret til at leve i et miljø, der er passende for hans eller hendes sundhed og trivsel.

(20) Artikel 6 i Århuskonventionen indeholder bestemmelser om offentlig deltagelse i afgørelser vedrørende de konkrete aktiviteter, der er opført i konventionens bilag I, og aktiviteter, som ikke er indeholdt i nævnte bilag I, men som kan have væsentlige indvirkninger på miljøet.

(21) Artikel 9, stk. 2 og 4, i Århuskonventionen indeholder bestemmelser om adgang til ved en domstol eller ved andre procedurer at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne om offentlig deltagelse i konventionens artikel 6.

6. ANBRINGENDER – PÅSTAND 1, PROCESSEN

Det gøres gældende, at processen gennemført forud for vedtagelse af Lov nr. 624 af 11. juni 2024 om anlæg af 3. Limfjordsforbindelse med tilhørende begrundende konklusioner i bemærkningerne til lovforslaget og de tilhørende miljøkonsekvensvurderinger, er behæftet med væsentlige retlige mangler.

I forhold til processen gøres overordnet gældende,

at processen er behæftet med væsentlige retlige mangler, fordi vejlovens og VVM-direktivets procedurekrav forud for linjeføringens endelige fastlæggelse og anlægslovens vedtagelse er tilsidesat.

VVM-tilladelsen givet inden processen er afsluttet og inden miljøkonsekvensvurderingerne er endelige.

Vejloven, lovbkg. 2024-04-24 nr. 435 (nugældende) og dens forgængere, indeholder den af Folketinget fastsatte kompetencefordelingen, for de dele af processen, der skal varetages af henholdsvis Vejdirektoratet og Transportministeren for et projekt, der skal vedtages ved anlægslov.

Det gøres gældende, at den del af processen, der knytter sig til frembringelse af Miljøkonsekvensrapporten, evt. høringerne af offentligheden, berørte myndigheder og berørte stater, behandlingen af høringssvarene og udfærdigelse af den begrundende konklusion er delegeret til Vejdirektoratet, jf. vejlovens kapitel 2a.

Det gøres gældende, at Transportministeren varetager den del af processen, der knytter sig til VVM-tilladelsen, når denne gives som en tilladelse ved en anlægslov og det overordnede ansvar for at VVM-direktivets mål opnås gennem frembringelse af fyldestgørende Miljøkonsekvensvurderinger, høringerne af offentligheden, berørte myndigheder og berørte stater, behandlingen af høringssvarene og udfærdigelse af den begrundende konklusion, og indholdet af de endelige tilladelser i anlægsloven, jf. dagældende forordning nr. 1315/2013 af 11. december 2013 art. 36.

I det følgende angives de væsentlige retlige mangler, der knytter sig til henholdsvis Vejdirektoratets forpligtelser og Transportministerens forpligtelser i de forskellige dele af processen.

6.1. Vejdirektoratets 'MKV-2011'

6.1.1. Retlig mangel: Manglende hjemmel og ingen bemyndigelse

Det gøres gældende, at Vejdirektoratets udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport 2011 vedr. de tre mulige linjeføringer, der offentliggøres den 27. juni 2011 (**Bilag 3-8**), kun beroede på delegation inden for ministeriets hierarki.

Det gøres gældende, at Vejdirektoratets virke under udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport 2011 vedr. de tre mulige linjeføringer, der offentliggøres den 27. juni 2011 (**Bilag 3-8**) i forhold til andre myndigheder og berørte lodsejere manglende hjemmel.

Det gøres gældende, at Vejdirektoratets offentlige høringsproces i perioden 27. juni til 31. august 2011 manglede den i henhold til legalitetsprincippet fornødne hjemmel i lov.

Det gøres gældende, at Vejdirektoratets efterfølgende indstilling til Transportministeren den 7. januar 2012 (**Bilag 10**), om at anlægsloven om en 3. Limfjordsforbindelse vedtages som Egholmlinjen, manglede bemyndigelse i form af delegation og den i henhold til legalitetsprincippet fornødne hjemmel i lov.

6.1.2. Retlig mangel: VVM-Direktivets art. 6, stk. 2, stk. 4-stk. 6 om "effektiv deltagelse" og "rimelig tidsramme" ikke fyldestgørende iagttaget

Det gøres gældende, at Vejdirektoratets høring i perioden 27. juni til 31. august 2011 ikke opfylder betingelserne i VVM-direktivets artikel 6, stk. 2, hvorefter offentlighedens effektiv deltagelse skal sikres.

Høringen igangsættes uden forudgående varsel og uden en for offentligheden forudgående aktuel og kendt debat. Vejdirektoratets informering af offentligheden elektronisk og ved offentlige opslag eller ved andre egnede midler har været utilstrækkelig. Informeringen er begrænset til en indledende annoncering i den lokale avis, og ved opslag på Vejdirektoratets hjemmeside. Oplysninger om formålet med høringen, borgernes rettigheder i det videre forløb, den forventede beslutningsproces og tidsrammen herfor, oplyses ikke.

Det gøres gældende, at den berørte offentlighed ikke på effektiv vis har haft mulighed for at deltage i beslutningsproceduren, mens alle muligheder stadig står åbne, over for den eller de kompetente myndighed(er), inden der træffes afgørelse vedrørende tilladelsen, jf. VVM-direktivets art. 6, stk. 4.

Høringen varer 9 uger hen over sommerferien 2011, hvor adgangen til myndighederne, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes, er nedsat. Der afholdes et borgermøde den 18. august 2011. Borgermødet er placeret 7 uger efter høringens start, kun 14 kalenderdage før høringens udløb. Mødets tidsmæssige placering er uegnet til at sikre effektiv deltagelse.

Borgermødet afholdes af Vejdirektoratet, og er af teknisk karakter uden mulighed for politisk debat. Mødets tilrettelæggelse er uegnet til at sikre effektiv deltagelse overfor den kompetente myndighed.

Det gøres gældende, at høringens tidsramme 27. juni til 31. august 2011 ikke opfylder kravet om *"en rimelig tidsramme"*, jf. VVM-direktivets art. 6, stk. 6, beregnet efter rådets forordning nr. 1182/71 af 3. juni 1971, om fastsættelse af regler for tidsfrister, datoer og tidspunkter (Fristforordningen), jf. forordningens art. 1.

Tidsrammen udgør 9 uger hen over sommerferien. Fraregnes industriferiens 3 uger udgør tidsrammen 6 uger.

Det er en utilstrækkelig tidsramme for høring af det omfattende materiale på 6 rapporter (**Bilag 3-8**) med et svært tilgængeligt og teknisk materiale beskrevet på 1108 sider.

6.1.3. Retlig mangel: VVM-Direktivets art. 6, stk. 3, om "effektiv deltagelse" og høring om "alle miljøoplysninger" er tilsidesat

Det gøres gældende, at høringen i perioden 27. juni til 31. august 2011 mangler *"de vigtigste rapporter og anbefalinger, der er indgivet til den eller de kompetente myndighed(er) på det tidspunkt, hvor den berørte offentlighed informeres"*, jf. VVM-direktivets artikel 6, stk. 3, litra b.

Høringsmaterialet indeholder ingen oplysning om Vejdirektoratets høring af andre myndigheder.

Høringsmaterialet indeholder ingen oplysninger om Miljøstyrelsens tidligere udtalelser om retlige mangler knyttet til tidligere VVM-vurderinger af projektet.

Høringsmaterialet indeholder ingen oplysninger om andre berørte lande, der er hørt, herunder eventuelle efterfølgende udtalelser, jf. VVM-direktivets artikel 7, og heller ikke oplysning at høring er undladt.

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet *"efter høringens begyndelse"* den 27. juni 2011 ikke overholder betingelserne i VVM-direktivets artikel 6, stk. 3, litra c.

Offentligheden er ikke givet adgang til oplysninger, som har relevans for afgørelsen i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 8, der er til rådighed efterfølgende, herunder andre myndigheders høringssvar.

Ingen udtalelser eller høringssvar fra andre berørte myndigheder, herunder Miljøstyrelsen og dens enheder, offentliggøres.

Miljøstyrelsens udtalelser efter naturbeskyttelseslovens § 20, udtalelser efter bkg. 2010-06-24 nr. 782 om godkendelse af offentlige vejanlæg eller udtalelser vedr. EU-miljøbeskyttelses direktiver for arter, Natura 2000-områder, fugle og vand, offentliggøres heller ikke.

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet "*efter høringens begyndelse*" den 27. juni 2011 ikke opfylder betingelserne i VVM-direktivets artikel 6, stk. 3, litra c, jf. artikel 8, for så vidt angår de oplysninger, der er indeholdt i Vejdirektoratets høringsnotat dateret den 1. januar 2012 (**Bilag 9**):

Vejdirektoratets høringsnotat **Bilag 9, side 186 til side 191**, indeholder nye illustrationer af kort med ændret støjudsendelse fra influensnettet i Aalborgs boligområder som følge af ændret trafik på det kommunale vejnet.

Vejdirektoratets høringsnotat **Bilag 9, side 192 til side 220**, indeholder et nyt Notat udarbejdet af Cowi den 14. oktober 2011 om "*Afværgeforanstaltninger for natur og støj*". Notatet indeholder nye miljøvurderinger vedr. afværgeforanstaltninger i forhold til dyr, herunder bilag IV-arter omfattet af habitatdirektivet. Notatet indeholder tillige afværgeforanstaltninger i form af forslag til støjafskærmning mod boligområder.

Vejdirektoratets høringsnotat **Bilag 9, side 221 til side 237**, indeholder et nyt Notat udarbejdet af Cowi den 11. september 2011 om "*Effektvurdering af opgravning og deponering af TBT-forurenede sediment*".

Notatet beskriver det forventede niveau for TBT-koncentrationen i sedimentet i Natura 2000-område i Limfjorden (indeholdende EF Habitatområde H15, EF Fuglebeskyttelses-område F1 samt Ramsar-område 7). Notatet omhandler en alternativ graveprocedure, der omfatter såvel specielt udstyr ("*miljøgrab*") som en længere graveperiode, i stedet for metoden med standardgrab, der indgik i høringsmaterialet. Derudover er notatet opdateret med ny viden omkring udvaskning af TBT fra sedimenter ved marine jordarbejder.

Det gøres gældende, at de nye miljøoplysningerne indeholdt i Vejdirektoratets høringsnotat dateret den 1. januar 2012 (**Bilag 9**), udgør væsentlige

miljøoplysninger, der skal afhjælpe mangler fremkommet under den offentlige høring.

Det gøres gældende, at der er tale om nye miljøoplysninger, som offentlighedens skal have adgang til at udtale sig om, jf. VVM-direktivets artikel 6, stk. 3, litra c, jf. artikel 8.

Der er tale om helt nye oplysninger, omfattet af VVM-direktivet i forhold til sundhed og projekternes støjudbredelse i boligområder herunder mulige støjskærme.

Der er tale om helt nye oplysninger, omfattet af habitatdirektivets beskyttelse af Bilag IV-arter (artikel 12 og artikel 16), habitatdirektivets beskyttelsen af Natura 2000-områder (art. 6), fuglebeskyttelsesdirektivets beskyttelse af fugle (habitatdirektivets art. 6 og art 7 og fuglebeskyttelsesdirektivets art 4).

Der er tale om helt nye oplysninger omfattet af vandrammedirektivets regler om vandkvalitetsmål.

Der indgår både nye metoder og nye afværgeforanstaltninger, som skal sendes i offentlig høring. Dette er ikke sket.

6.1.4. De retlig mangel vedr. VD's proces angående MKV-2011 er væsentlige

Det gøres gældende, at det udgør væsentlige retlige mangler

1. at Vejdirektoratets udarbejdelse af miljøkonsekvensrapport 2011, afholdelse af høringsprocessen i perioden 27. juni til 31. august 2011, og Vejdirektoratets efterfølgende indstilling til Transportministeren den 7. januar 2012 manglede den i henhold til legalitetsprincippet fornødne hjemmel i lov.
2. at Vejdirektoratets tidsramme og afvikling af høring i perioden på 9 uger fra 27. juni til 31. august 2011 med et borgermøde den 18. august 2011, ikke opfylder betingelserne om offentlighedens effektive deltagelse, jf. i VVM-direktivets artikel 6, stk. 2, og stk. 6 i forhold til høringens offentliggørelse, varighed og afvikling i lyset af sommerferien og på 6 rapporter med et svært tilgængeligt og teknisk materiale beskrevet på 1108 sider.
3. at Vejdirektoratet ikke offentliggør og afholder fornyet høring vedr. sine nye "illustrationer af kort med ændret støjudsendelse fra influensnettet i Aalborgs boligområder", notat udarbejdet af Cowi den 14. oktober 2011 om "Afværgeforanstaltninger for natur og støj", Notat udarbejdet af Cowi den

11. september 2011 om "Effektvurdering af opgravning og deponering af TBT-forurenede sediment", som udgør væsentlige miljøoplysninger, der skal afhjælpe mangler i de vurderingerne, der indgik i høringen, og heller ikke offentliggør de høringssvar fra berørte myndigheder, der påpeger fejl eller indeholder afgørelser, jf. VVM-direktivets artikel 6, stk. 3, litra b og litra c, jf. art. 8.

6.2. Vejdirektoratets 'Opdateret MKV-2021'

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet ikke har sikret offentlighedens og berørte myndigheders **effektive deltagelse** som forpligtet i henhold til vejlovens § 17h, stk. 1, jf. vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 7) og nr. 8) i perioden fra 2011 til 25. februar 2021.

6.2.1. Retlig mangel: Relevante oplysninger mangler, jf. vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 7

Vejdirektoratets hjemmeside har manglet de oplysninger, der er påkrævet efter henholdsvis vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 7) *om, hvornår, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed*, og vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 8) *om, hvilke foranstaltninger der er eller vil blive truffet med henblik på offentlighedens deltagelse i miljøkonsekvensvurderingen*.

Det gøres gældende, at "relevante oplysninger for offentligheden og berørte myndigheder", bl.a. er, hvornår en offentlig høring forventes igangsat, dens formål, dens indhold og dens varighed. Disse oplysninger er ikke givet betids, og gives først den dag høringen igangsættes.

I perioden efter Vejdirektoratets indstilling den 17. januar 2012 (**Bilag 11**) til Vejdirektoratets kommissorium om opdatering af VVM-undersøgelsen dateret den 9. januar 2019 (**Bilag 20**) godkendes den 4. april 2019, kan offentligheden og berørte myndigheder følge Transportministerens politiske proces på Vejdirektoratets nyheder på sin hjemmeside. (**Bilag 126**)

I perioden herefter kan offentligheden og berørte myndigheder følge en tidsplan for Vejdirektoratets arbejde med "opdateringen" af VVM-undersøgelsen. Det fremgår, at den *"starter i 2019 og forventes afsluttet i 2020"* (**Bilag 20**). Det fremgår, at der udføres feltundersøgelser fra august 2019 til efteråret 2020, der forventes færdige 1. kvartal 2021. (**Bilag 126**)

Det fremgår *ikke* af Vejdirektoratets hjemmeside hvornår, hvor og hvordan relevante oplysninger stilles til rådighed, eller hvordan offentligheden kan forvente at deltage i VVM-processen.

Høringen og dens varighed offentliggøres den 25. februar 2021, samme dag som miljøkonsekvensvurderingerne sendes i høring.

6.2.2. Retlig mangel: Høringsperioden er for kort, jf. vejlovens § 17h, stk. 6

Det gøres gældende, at høringen i perioden 25. februar 2021 til 30. april 2021, ikke opfylder betingelserne i vejlovens § 17h, stk. 6, om **effektiv deltagelse** og kravet om *"en passende frist for fremsættelse af bemærkninger til miljøkonsekvensrapporten, dog mindst 8 uger."*

Høringen svarede til minimumsfristen på 8 uger, jf. vejlovens § 17h, stk. 6.

Fraregnes påsken, svarer høringen til ca. 7 arbejdsuger.

Det må i forhold til vurderingen af, om fristen *"er passende"*, tillægges betydning, at høringen igen igangsættes uden forudgående varsel, under hensyntagen til projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner, herunder omfanget af høringsmaterialet.

Høringsmaterialet omfatter miljøkonsekvensvurderinger beskrevet i 16 rapporter (**Bilag 22 til Bilag 37**) med et omfang på i alt 1554 sider.

Materialet indeholder meget nyt og uventet.

Vurderingerne omfatter en ny linjeføring, der er rykket længere mod vest i Hasseris Enge, har flere tilslutningsanlæg med ændret udformning, er tilpasset projekt på grund af ny jernbane til Aalborg Lufthavn og indeholder en variant af etappen mellem E45 og Drastrup (**Bilag 31**).

Det må tillægges betydning for vurderingen af, om fristen *"er passende"*, at Vejdirektoratet siden 2011, har vidst, at projektet møder stor modstand af både politisk og faglig karakter. Høringen i 2011 omtales eksempelvis af Vejdirektoratet som en uformel Danmarksrekord i indsigelser.

I perioden er offentlighedens adgangen til myndigheder, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes, nedsat.

Det må tillægges betydning, at høringen igangsættes samme dag som Sundhedsstyrelsen ændrer risikovurderingen for lokal smittespredning fra »lav« til »moderat«, for Covid 19 i Danmark (**Bilag 127**), og at fristen ikke forlænges, selvom perioden er præget af Covid 19 og fører til den første nedlukning i Danmark, der forhindrer offentligheden i at forsamles.

Til støtte herfor henvises, til at Sundhedsstyrelsen holder den første pressebriefing den 28. februar 2021. (**Bilag 127**).

Statsministeren afholder sit første covid-19-pressemøde den 6. marts 2021 og opfordrer til at udskyde eller aflyse alle arrangementer med flere end 1.000 deltagere. (**Bilag 127**).

Statsministeren holder i alt ni pressemøder i høringsperioden, henholdsvis den 10. marts, 11. marts, 13. marts, 15. marts, 17. marts, 23. marts, 30. marts, 6. april og den 14. april 2021. Regeringen forbyder den 21. april 2021 forsamlinger på mere end 500 personer frem til den 1. september 2021. (**Bilag 127**).

Offentligheden er henvist til selv at sætte sin ind i det meget omfattende og komplekse materiale.

Det må i forhold til vurderingen af, om fristen "*er passende*", tillægges betydning, at andre offentlige myndigheder, herunder Miljøstyrelsen, ikke har kunnet afsætte ressourcerne, tid og embedsværk, til at gennemgå det omfattende materiale.

Udfordringerne afhjælpes ikke af, at Vejdirektoratet afholder et borgermøde den 24. marts 2021 kl. 19-21 på 2 timer, der streames live på nettet, hvor der fra mødets start er mulighed for at stille spørgsmål via en chatfunktion.

Borgermødet er placeret mindre end 6 dage før høringsens udløb og dermed så sent i processen, at mødet er utilstrækkeligt til at sikre effektiv deltagelse.

Det virtuelle borgermøde forsinkes af tekniske vanskeligheder. Vejdirektoratet får omkring 370 spørgsmål/bemærkninger via en chatfunktion, men når kun at svare på ca. 60 spørgsmål/bemærkninger (**Bilag 39**).

Udfordringerne afhjælpes ikke af, at alle 370 spørgsmål/bemærkninger er indarbejdet i et opsamlingsnotat sammen med Vejdirektoratets besvarelse, da opsamlingsnotatet først er offentliggjort ved høringsfristen udløb (**Bilag 39**).

6.2.3. Retlig mangel: Berørte myndigheder og berørte stater er ikke hørt, jf. vejlovens § 17h, stk. 3 og 17i.

Det gøres gældende, at vejdirektoratet ikke har hørt berørte myndigheder eller berørte stater i forbindelse med høringen i perioden 25. februar 2021 til 30. april 2021, som påkrævet efter vejlovens § 17h, stk. 3 og 17i.

6.2.4. De retlige mangler er væsentlige

Det gøres gældende, at det udgør væsentlige retlige mangler, at vejdirektoratet ikke har sikret offentlighedens effektive deltagelse, idet

4. Vejdirektoratets hjemmeside har manglet relevante oplysninger i perioden fra 17. januar 2012 til 25. februar 2021, hvor den opdaterede MKV 2021 offentliggøres og Sundhedsstyrelsen ændrer risikovurderingen for lokal smittespredning fra »lav« til »moderat«, for Covid 19 i Danmark, jf. vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 7
5. Vejdirektoratets tidsramme og afvikling af høring på 8 uger fra 25. februar 2021 til 30. april 2021 med et online borgermøde den 24. marts 2021 på 2 timer, ikke udgør en "passende frist", jf. vejlovens § 17h, stk. 6, for 16 rapporter på i alt 1554 sider, i en periode hvor offentlighedens adgangen til myndigheder, hvortil kommentarer eller spørgsmål kan rettes, er nedsat på grund af covid-19, jf. vejlovens § 17h, stk. 6
6. at Vejdirektoratet ikke har hørt berørte myndigheder eller berørte stater i forbindelse med høringen i perioden 25. februar 2021 til 30. april 2021, som påkrævet efter vejlovens § 17h, stk. 3 og 17i.

6.3. Vejdirektoratets 'Supplerende MKV-2023'

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet ikke har sikret offentligheden og berørte myndigheders **effektive deltagelse** som forpligtet i henhold til vejlovens § 17h, stk. 1, jf. vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 10) og nr. 11) og § 17m, stk. 3, i perioden fra 30. april 2021 til 14. marts 2024.

6.3.1. Retlig mangel: Vejdirektoratets hjemmeside har manglet oplysninger, jf. vejlovens § 17h, stk. 6, nr. 10 og nr. 11, jf. § 17h, stk. 1 og 17m, stk. 3

Det gøres gældende, at Vejdirektoratets hjemmeside, har manglet de oplysninger, der er påkrævet efter henholdsvis vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 10) *Eventuelle supplerende oplysninger, herunder de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v., som myndigheden har modtaget* og vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 11) *Andre oplysninger end de oplysninger, der er nævnt i nr. 1-10, som er relevante for afgørelsen.*

Det gøres gældende, at Miljøstyrelsens høringssvar, som Transportministeren gengiver i sit høringsnotat den 8. marts 2022 (**Bilag 46**), udgør en af "*de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v.,*" og at "*de er relevante for afgørelsen*", som skal gøres offentligt tilgængelige for at sikre offentligheden og berørte myndigheders

effektive deltagelse, jf. vejlovens § 17h, stk. 6, nr. 10 og nr. 11, jf. § 17h, stk. 1 og 17m, stk. 3

Dette er ikke sket.

Det fremgår af høringsnotatet (**Bilag 46**), at Miljøstyrelsen har vurderet, at den opdaterede Miljøkonsekvensrapport fra 2021 har væsentlige retlige mangler, og at disse knytter sig til samtlige af Vejdirektoratets vurderinger efter EU-miljøbeskyttelsesdirektiverne. Manglerne er (**Bilag 46, side 42 f**):

- at der skal laves en "konsekvensvurdering" af projektets påvirkninger af Natura 2000-området, (jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3), og ikke blot den "væsentlighedsvurdering", der indgik i høringen.
- at konsekvensvurderingen yderligere skal omfatte tre oversete fugle på udpegningsgrundlaget, (jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3 og fuglebeskyttelsesdirektivet art. 4)
- at der manglede undersøgelser af yngle- og rasteområder for Bilag IV-arter, da disse ikke, som anført i høringsmaterialet, må udskydes til senere, (jf. habitatdirektivets artikel 12)
- at vurderingerne vedr. vand, der skal foretages efter vandrammedirektivet, helt mangler i forhold til Limfjorden, målsatte vandløb og målsatte overfladevandområder.

Der mangler oplysninger og vurderinger om

- Om "udledning af MFS (mig: miljøfremmede stoffer), herunder eventuelle overskridelser af gældende miljøkvalitetskrav"
- Om der "forudsættes udledningstilladelser"
- Om "alle relevante stoffer (MFS) er medtaget"
- Om "påvirkningernes konsekvenser for de målsatte vandløbs aktuelle tilstand og mulighed for målopfyldelse mangler"
- Om "vurdering i forhold til indsatsbekendtgørelsens bestemmelser om, at tilstanden ikke må forringes og målopfyldelse ikke hindres."
- Om miljømål "For vandområde 235 Nibe Bredning og Langerak"
- Om "ålegræs dybde udbredelse og ikke kun arealmæssige påvirkning"

Det gøres gældende, at Vejdirektoratets tilbageholdelse af Miljøstyrelsens vurderinger for offentlighedens kundskab har hindret offentligheden og andre berørte myndigheder i at deltage effektivt i den politiske proces på et fuldt oplyst og ligeværdigt grundlag, i strid med vejlovens § 17h, stk. 1.

Miljøstyrelsens kritik vidner om, at projektet har væsentlige miljømæssige konsekvenser, og at projektet ikke kan tillades på det da foreliggende grundlag, jf. habitatdirektivet og vandrammedirektivet.

Det kan ikke afvises med den fornødne videnskabelige vished, at projektet vil skade Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag, hvorfor undtagelsesvis tilladelse fordrer *"at der ikke findes nogen alternativ løsning"*, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 4.

Det kan ikke afvises med den fornødne videnskabelige vished, at projektet ikke beskadiger yngle- og rasteområder for Bilag IV-arter, hvorfor undtagelsesvis tilladelse fordrer *"der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde"*, jf. habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, litra c.

Det må tillægges betydning, at Miljøstyrelsen påpeger samme fejl og mangler i vurderingerne angående EU-miljøbeskyttelsesdirektiverne, som Borgerbevægelsen i sit høringssvar til Vejdirektoratet (**Bilag 90**) og til Transportministeren (**Bilag 92**).

Det må tillægges betydning, at Miljøstyrelsens høringssvar allerede på dette tidspunkt vidner om, at projektet ikke kan tillades uden brug af habitatdirektivets to undtagelsesbestemmelser (artikel 6 og artikel 16), der begge indeholder krav om fravær af alternative muligheder.

6.3.2. Retlig mangel: Vejdirektoratets høring har ikke passende frist, jf. vejlovens § 17h, stk. 7

Det gøres gældende, at høringen i perioden 7. december 2023 til 11. januar 2024 ikke opfylder betingelserne i vejlovens § 17h, stk. 1, om **effektiv deltagelse** og *"en passende høringsfrist på mindst 30 dage"*, jf. § 17h, stk. 7.

Høringen svarer til 36 dage.

Fraregnes jul og helligdage svarer høringen til 19 arbejdsdage.

Det må i forhold til vurderingen af, om fristen *"er passende"*, tillægges betydning, at høringen igangsættes uden forudgående varsel og at det fuldt ud overlades til offentligheden og andre berørte myndigheder selv at sætte sin ind i materialet.

Fristen er upassende grundet projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner, herunder omfanget af høringsmaterialet (8 rapporter (**Bilag 50 til Bilag 57**) med et omfang på i alt 1066 sider), der indeholder helt nye vurderinger.

De nye vurderinger omfatter for første gang en Natura 2000-habitatkonsekvensanalyse, vurderinger efter vandrammedirektivet og det angives for første gang, at fravigelsesbestemmelsen i EU's habitatdirektiv artikel 16, stk. 1, litra c, skal anvendes i forhold til Bilag IV-arten "odder" (**Bilag 31**).

Det må i forhold til vurderingen af, om fristen "*er passende*", tillægges betydning, at Borgerbevægelsen anmodede om fristforlængelse (**Bilag 100, 101 og 102**), men fik afslag (**Bilag 103**)

Det må også tillægges betydning, at hvis andre offentlige myndigheder, har anmodet om fristforlængelse, og også fået afslag.

6.3.3. De retlige mangler er væsentlige

Det gøres gældende, at det udgør væsentlige retlige mangler, at

7. Vejdirektoratets hjemmeside har manglet oplysningerne om Miljøstyrelsens høringsnotat den 8. marts 2022, hvoraf det fremgår, at den opdaterede Miljøkonsekvensrapport fra 2021 har væsentlige retlige mangler, der knytter sig til samtlige af Vejdirektoratets vurderinger efter EU-miljøbeskyttelsesdirektiverne, jf. vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 10 og nr. 11, jf. § 17h, stk. 1
8. Vejdirektoratets høring i perioden 7. december 2023 til 11. januar 2024 ikke udgør en "passende frist", jf. vejlovens § 17h, stk. 7 grundet projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner, herunder omfanget af høringsmateriale på 8 rapporter og i alt 1066 sider med helt nye vurderinger, og en placering henover julens helligdage.

6.4. Vejdirektoratets 'fejlrettende MKV-2024'

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet ikke har sikret offentligheden og berørte myndigheders **effektive deltagelse** som forpligtet i henhold til vejlovens § 17h, stk. 1.

6.4.1. Retlig mangel: Vejdirektoratets hjemmeside har manglet oplysninger, jf. vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 10 og nr. 11, jf. § 17h, stk. 1.

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet ikke har offentliggjort væsentlige oplysninger og rapporter, herunder *Eventuelle supplerende oplysninger, herunder de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v., som myndigheden har modtaget* og nr. 11) *Andre oplysninger end de oplysninger, der er nævnt i nr. 1-10, som er relevante for afgørelsen*, jf. vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 10) i perioden fra 14. marts 2024 og inden anlægslovens vedtagelse.

Det gøres gældende, at Miljøstyrelsens høringssvar, som Vejdirektoratet besvarer i sit høringsnotat den 14. marts 2024 (**Bilag 67**), udgør en af "*de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v.*," og at "*de er relevante for afgørelsen*", som skal gøres offentligt tilgængelige for at sikre offentligheden og berørte myndigheders **effektive deltagelse**.

Dette er ikke sket.

Det må anses for utilstrækkeligt, at Miljøstyrelsens høringssvar blot efterfølgende er tilføjet listen af samtlige indkomne høringssvar (**Bilag 69**), omfattende:

Bilag 1. Høringssvar ANA generelle bemærkninger (**Bilag 71**)

Bilag 3. Høringssvar fra Hav-og vandmiljø (**Bilag 72**)

Bilag 2. Høringssvar Erhverv (**Bilag 73**)

Høringssvar-Miljøstyrelsen (**Bilag 74**)

Bilag 1.a (**Bilag 75**)

Det gøres gældende, at andre berørte myndigheders høringssvar, der alle mangler, udgør en af "*de vigtigste rapporter og anbefalinger m.v.*," og at "*de er relevante for afgørelsen*", som skal gøres offentligt tilgængelige, således at det er klart, at de er relevante for afgørelsen.

6.4.2. Retlig mangel: Vejdirektoratets nye miljøkonsekvensvurderinger har ikke været i offentlig høring, jf. vejlovens § 17h, stk. 7.

Det gøres gældende, at det udgør en væsentlig retlig mangel, at Vejdirektoratets fejlrettende miljøkonsekvensvurderinger, der er nye miljøvurderinger, ikke har været i offentlig høring (**Bilag 67, side 40-76**), jf. vejlovens § 17h, stk. 7.

De fejlrettende vurderinger er omfattet af habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet, og angår både Natura 2000-området, fugle og Bilag IV-arter, herunder navnlig odder, padder, flagermus og havpattedyr. Vurderingerne omfatter yderligere afværgeforanstaltninger, kompensationsarealer og overvågning.

Det gøres gældende, at det udgør en væsentlig retlig mangel, at Vejdirektoratets fejlrettende miljøkonsekvensvurderinger vedr. vand, jf. vandrammedirektivet i høringsnotatet den 14. marts 2024 (**Bilag 67, side 77-121**) ikke har været i offentlig høring, jf. vejlovens § 17h, stk. 7.

De yderligere vurderinger omfatter:

Bilag 67, side 122 – 133, Rapport, udarbejdet af Sweco den 1. marts 2024, der omfatter "Procedure for håndtering af grundvand ved midlertidig grundvandssænkning". Rapporten beskriver alle de tilladelser og afværgeforanstaltninger, der skal sikre at der ikke sker en væsentlig påvirkning af grundvandsressourcen, drikkevandsindvinding, sårbar natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger.

Bilag 67, side 134 -146, Rapport, udarbejdet af DHI den 15. februar 2024, der omfatter "Projektilpasning for opnåelse af en nulløsning". rapporten skal imødegå konstateret indirekte påvirkning af Løgstør Bredning, der er i dårlig økologisk tilstand, i strid med vandrammedirektivet. Rapporten indeholder vurderinger om mindre projektilpasninger i form af en uddybning syd for Egholm med afgravning af 1.100 m³, der skal til for at sikre en nulløsning med henblik på at opretholde gennemstrømningen og imødegå projektets indirekte påvirkning af Løgstør Bredning i anlæg såvel som driftsfase"

Bilag 67, side 148-159, Rapport, udarbejdet af DHI den 15. februar 2024, der omfatter beregninger og vurderinger vedr. transporter af næringsstoffet N (mig: Nitrogen, der er et kvælstof) fra Løgstør til Hals. Formålet med rapporten er af finde ud af om Løgstør Bredning samt Kattegat udenfor Hals belastes med N ved bygningen af den 3. Limfjordsforbindelse, idet Limfjorden ved Løgstør Bredning og Kattegat ud for Hals er i en dårlig økologisk tilstand, jf. vandrammedirektivet. Skal vandrammedirektivet overholdes, må vandområderne ikke tilføres en yderligere N-belastning. Vurderingerne hænger sammen med transporten af vand, og den mulige blokkeringsseffekt projektet med 3. Limfjordsforbindelse har. Rapporten kommer frem til, at vandrammedirektivet kun kan overholdes, hvis

"Den hydrauliske blokeringsseffekt fra det inddæmmede område syd for Egholm kan elimineres ved at afgrave ca. 1.100 m³ overfladesediment øst for inddæmningen, så der opnås en hydraulisk 0-løsning."

Bilag 67, side 160-161, Tabel, udarbejdet af Sweco (uden dato), der erstatter og reviderer miljøkonsekvensrapportens tabel i forhold til 6-18 Indhold af miljøfarlige stoffer i vandfase i Limfjorden som følge af gravearbejdet.

Bilag 67, side 162-178, Rapport, der omfatter nye beregninger og vurderinger vedr. data til fastlæggelse af i forvejen forekommende koncentrationer af

forurening i vandfasen i overfladevand. Vurderingerne angår Limfjorden og overfladevand. Beregningerne og vurderingerne er udarbejdet Sweco den 13. marts 2024.

Bilag 67, side 172-178, Rapport, der omfatter nye beregninger vedr. sediment koncentrationer i vandløb, der er udarbejdet af Sweco den 14. februar 2024. Det er beregninger der helt har manglet i høringsmaterialet.

De seks rapporter danner herefter grundlag i en miljøkonsekvensvurdering, udarbejdet af vejdirektoratet selv "marts 2024", der indgår i **Bilag 67, side 77-121**. Formålet er at besvare høringssvar fra Miljøstyrelsens enhed for Hav- og Vandmiljø og påpegede mangelfulde forhold vedr. "målsatte vandløb og søer", "marin vandkvalitet", "marin bundflora og marin bundfauna", "grundvand" og "forurenet jord." Målet er at berigtige de meget graverende fejl, der er påpeget

6.4.3. Vejdirektoratets har ikke afsluttet sin miljøkonsekvensvurdering, jf. vejlovens § 17m, stk. 3, jf. stk. 1.

Det gøres gældende, at det udgør en retlig mangel, at Vejdirektoratets fejlrettende miljøkonsekvensvurderinger er udarbejdet som besvarelse af høringssvar fra Miljøstyrelsens enhed Arter og Naturbeskyttelse i høringsnotatet den 14. marts 2024 (**Bilag 67, side 40-76**), og at høringssvaret ikke opfylder kravene til offentliggørelse i vejlovens § 17m, stk. 3, jf. stk. 1.

6.4.4. Manglerne er væsentlige

Det gøres gældende, at det udgør væsentlige retlige mangler, at

9. Vejdirektoratets hjemmeside har manglet oplysningerne om Miljøstyrelsens høringsnotat den 14. marts 2024, hvor det fremgår, at den supplerende Miljøkonsekvensrapport fra 2023 har væsentlige retlige mangler, og at disse stadig knytter sig til samtlige af Vejdirektoratets vurderinger efter EU-miljøbeskyttelsesdirektiverne, jf. vejlovens § 17h, stk. 2, nr. 10 og nr. 11, jf. § 17h, stk. 1
10. Vejdirektoratets fejlrettende miljøkonsekvensvurderinger, ikke har været i offentlig høring (Bilag 67, side 40-76), jf. vejlovens § 17h, stk. 7, selvom de angår helt nye vurderinger der skal rette op på mangler vedr. Natura 2000-området, fugle og Bilag IV-arter, herunder navnlig odder, paddler, flagermus og havpattedyr, herunder yderligere afværgeforanstaltninger, kompensationsarealer og overvågning, samt Rapport, udarbejdet af Sweco den 1. marts 2024, om ny "Procedure for håndtering af grundvand ved midlertidig grundvandssænkning", Rapport, udarbejdet af DHI den 15.

februar 2024, der omfatter "Projekttilpasning for opnåelse af en nulløsning", Rapport udarbejdet af DHI den 15. februar 2024, der omfatter nye beregninger og vurderinger vedr. transporter af næringsstoffet N fra Løgstør til Hals, Tabel, udarbejdet af Sweco (uden dato), der erstatter en tidligere tabel om indhold af miljøfarlige stoffer i vandfasen i Limfjorden som følge af gravearbejdet, Rapport, udarbejdet af Sweco den 13. marts 2024, med nye beregninger og vurderinger vedr. data til fastlæggelse af i forvejen forekommende koncentrationer af forurening i vandfasen i overfladevand, Rapport, udarbejdet af Sweco den 14. februar 2024, der omfatter nye beregninger vedr. sediment koncentrationer i vandløb, og Vejdirektoratets nye vurderinger "marts 2024", der skal berigtige de meget graverende fejl, der er påpeget af Miljøstyrelsen.

11. Vejdirektoratet ikke afsluttede sin miljøkonsekvensvurdering, jf. vejlovens § 17m, stk. 3, jf. stk. 1, ved at indarbejde sin besvarelse af høringssvar fra Miljøstyrelsens enhed Arter og Naturbeskyttelse i høringsnotatet den 14. marts 2024, herunder at sikre, at ændringer indgik i lovforslagets bemærkninger/den begrundende konklusion og i Folketingets beslutningsproces.

6.5. TRANSPORTMINISTERENS VVM-PROCES, FRAVALG AF LINJEFØRINGER

6.5.1. Retlig mangel: Transportministerens bevilling i trafikaftale 2009

Bemyndigelsesbestemmelsen i dagældende vejlov, LBKG 2011-11-03 nr. 1048, § 108, til implementering af regler om gennemførelse eller anvendelse af internationale konventioner og EU-regler om forhold vedrørende veje, der er omfattet af vejloven, har ikke ført til implementering den 12. januar 2009.

Det gøres gældende, at Transportminister (Lars Barfoed) i henhold til Trafikaftale 2009 indgået den 12. januar 2009 (**Bilag 2**) om "*afslutning af VVM-undersøgelse for 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen) (10 mio. kr.)*", indgår en aftale om fremme af en linjeføring, herunder bevilling til undersøgelser og en proces, der mangler hjemmel.

Det mangler et hjemmelsgrundlag om kompetencefordelingen ved statslige vejprojekter efter strukturreformen, der kan erstatte det tidligere hjemmelsgrundlag.

Planloven, dagældende LBKG 2007-10-22, indeholder ikke længere hjemmel. Miljøvurderingsloven, dagældende LBKG 2007-10-22, indeholder heller ikke længere hjemmel.

Der er ingen bestemmelser om miljøvurderinger eller de hertil knyttede effektive inddragelses processer vedr. offentligheden, berørte myndigheder eller andre medlemsstaters deltagelse i dagældende vejlov eller i bekendtgørelse om henlæggelse af opgaver til Vejdirektoratet, Bekendtgørelse 2005-07-22 nr. 756 om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet som ændret ved bkg. 2006-12-13 nr. 1442 og bkg. 2008-09-29 nr. 980.

Der er ingen kompetencefordeling, der supplerer EU-forordningen om det transeuropæiske vejnet. Det er ikke nok, at forordningen fastlægger Transportministerens forpligtelser.

Processen er igangsat alene som delegation inden for ministeriets hierarki

6.5.2. Retlig mangel: Transportministerens beslutning om "fravalg af Lindholmlinjen" i trafikaftale 2012

Det gøres gældende, at Transportministeren (Henrik Dam Kristensen) beslutningen i Trafikaftale 2012 indgået den 20. juni 2012 (**Bilag 12**), om "*at Lindholmlinjen fravælges*", udgør en vedtagelse om opgivelse af et anlæg, der er optaget på en vejplan, jf. dagældende vejlovs § 33, jf. § 14 stk. 1, 1. pkt.

Det gøres gældende, at Grundlovens krav om hjemmel i lovgivningen, jf. grundlovens § 3 og den formelle lovs princip, er til hinder for, at opgivelse af anlæg, der er optaget på en vejplan, kan ske ved en uformel trafikaftale.

Det gøres gældende, at beslutningen i Trafikaftale 2012 (**Bilag 12**), om "*at Lindholmlinjen fravælges*", tillige udgør et fravalg af et alternativ til 3. Limfjordsforbindelse i en VVM-proces, uden hjemmel.

6.5.3. Retlig mangel: Transportministerens beslutning om "fravalg af den tilbageværende østlige alternativ" i trafikaftale 2014

Det gøres gældende, at Transportministerens beslutningen i Trafikaftale 2014 (Magnus Heunicke) indgået den 24. juni 2014 (**Bilag 15**) om "*fravalg af den tilbageværende østlige alternativ*", udgør en vedtagelse om opgivelse af et anlæg, der er optaget på en vejplan, jf. dagældende vejlovs § 33, jf. § 14, stk. 1, 1. pkt.

Det gøres gældende, at Grundlovens krav om hjemmel i lovgivningen, jf. grundlovens § 3 og den formelle lovs princip, er til hinder for, at opgivelse af anlæg, der er optaget på en vejplan, kan ske ved en uformel aftaleproces.

Det gøres gældende, at beslutningen i Trafikaftale 2014 (**Bilag 12**) om *"fravalg af den tilbageværende østlige alternativ"*, tillige udgør et fravalg af et alternativ til 3. Limfjordsforbindelse i strid med habitatdirektivets artikel 6 og artikel 16, der mangler hjemmel.

6.5.4. Det gøres gældende, at de retlige mangler er væsentlige

Det gøres gældende, at det udgør en væsentlig retlig mangel, at

- 12.** At Transportminister, Lars Barfoed, i Trafikaftale 2009 den 12. januar 2009 indgår aftale om *"afslutning af VVM-undersøgelse for 3. Limfjordsforbindelse (Egholmlinjen) (10 mio. kr.)"*, herunder bevilling til undersøgelser og en proces, der mangler hjemmel.

Manglen er væsentlig, fordi Vejdirektoratets igangsættelse af sin MKV-proces 2011 vedr. 3. Limfjordsforbindelse uden det fornødne hjemmelsgrundlag til at udfærdige Miljøkonsekvensvurderinger og afvikle processer til brug for en vedtagelse af en anlægslov, og processen fører til fravalg af de to mulige alternativer, inden hjemmelsgrundlaget tilvejebringes.

- 13.** At Transportminister, Henrik Dam Kristensens, beslutning i Trafikaftale 2012 den 20. juni 2012, om *"at Lindholmlinjen fravælges"*, mangler hjemmel.

Manglen er væsentlig, fordi arealreservationerne på Lindholmlinjen ophæves som følge af beslutningen i Aalborg Kommuneplan 2013 (**Bilag 132, side 13-14**) med begrundelsen:

"Vejdirektoratet har den 17. januar 2012 indstillet til transportministeren, at 3. Limfjordsforbindelse anlægges som Egholmlinjen. Dermed kan reservationerne omkring Lindholmlinjen ophæves. Det betyder at planlægningens arealreservationer langs Thistedvej, Lindholm Å, Fjordbyen, Vesterkæret, Aalborg Freja, Travbanen og Mølholmsvej kan udtages."

- 14.** at Transportminister, Magnus Heunickes, beslutning i Trafikaftale 2014 den 24. juni 2014 om *"fravalg af den tilbageværende østlige alternativ"*, mangler hjemmel

Manglen er væsentlig, fordi arealreservationerne på den tilbageværende østlige alternativ opgives.

Det gøres gældende, at manglernes væsentlighed ikke afhjælpes af, at beslutningen om fravalg af alternativet Lindholmlinjen og fravalget af alternativet i øst opnår hjemmel ved anlægslovens vedtagelse den 14. maj 2024

(Bilag 1), idet arealreservationerne for de to alternativer er opgivet henholdsvis 10 og 12 år inden beslutningen formaliseres.

Miljøkonsekvensvurderingerne, herunder vurderingerne vedr. habitatdirektivets artikel 12 og artikel 16 for de fravalgte alternativer opdateres ikke senere, heller ikke efter det tidspunkt, hvor det står klart, at habitatdirektivet artikel 16, skal anvendes for så vidt angår odder.

Den politiske kultur medfører, at Transportministeren og de øvrige deltagere i trafikaftalen anser sig bundet af aftalen til at stemme som aftalt, når anlægsloven fremsættes til vedtagelse jf. forligskulturen, uanset hvilke miljøkonsekvensoplysninger og høringssvar der siden kommer frem.

6.6. TRANSPORTMINISTERENS VVM-PROCES FOR VALGTE LINJEFØRING

6.6.1. Retlig mangel: Transportministerens beslutning om "at linjeføringen fastlægges i Egholmlinjen" i trafikaftale 2014

Det gøres gældende, at Transportministerens beslutningen i Trafikaftale 2014 (Bilag 15) om "*at linjeføringen fastlægges i Egholmlinjen*", udgør en aftale om anlæg af en vej, jf. dagældende vejlovs § 26, jf. § 14 stk. 1, 2. pkt.

Det gøres gældende, at Grundlovens krav om hjemmel i lovgivningen, jf. grundlovens § 3 og den formelle lovs princip, er til hinder for, at veje fastlægges i en bestemt linjeføring ved en uformel aftaleproces.

Det gøres gældende, at Transportministeren ikke den 24. juni 2014 har tilvejebragt det fornødne beslutningsgrundlag til fastlæggelse af linjeføringen i Egholmlinjen, og beslutningen mangler hjemmel.

Det gøres gældende, at beslutningen den 24. juni 2014 indeholder en omgåelse af SMV-direktivet og VVM-direktivets processuelle betingelser, krav til en tilladelse og krav om offentligheden adgang til domstolsprøvelse.

6.6.2. Retlig mangel: Tinglysning af byggelinje den 22. maj 2015 mangler hjemmel og er i strid med vejlovens § 14, grundlovens § 3, grundlovens § 73, stk. 1, og den formelle lovs princip

Det gøres gældende, at Vejdirektoratets tinglysning af byggelinjedeklaration den 22. maj 2015 på 177 ejendomme (Bilag 17) mangler klar hjemmel

Det gøres gældende, at Vejdirektoratets tinglysning af byggelinjedeklaration den 22. maj 2015 på 177 ejendomme er i strid med vejlovens § 35, jf. vejlovens § 14, stk. 1, 1. pkt. grundlovens § 3 og den formelle lovs princip.

Tinglysning af en byggelinje kræver i henhold til § 14, stk. 1 i vejlov-2011, at *"det bestemmes ved lov (...) hvilke nye hovedlandeveje der skal anlægges"*.

Folketinget har ikke den 13. november 2014 *"bestemt ved lov"*, at *"der skal anlægges"* en motorvej i Egholmlinjen.

Vejlov-2011 indeholder ikke andre bestemmelser, der giver tilstrækkelig klar hjemmel til tinglysning af en byggelinje for en motorvej.

Tvært imod fremgår af vejlov-2011 § 14, stk. 1, 1. pkt., at *"det bestemmes ved lov, (...), hvilke nye hovedlandeveje **der skal anlægges.**"*

Vejlov 2011 foreskriver en proces, hvor der ved årlige love gives ministeren bemyndigelse til at anlægge visse vejstrækninger som hovedlandeveje samt til at optage eller nedlægge hovedlandevejsstrækninger.

Som eksempler herpå er der efter årtusindskiftet vedtaget ca. 10 årlige love, herunder L 2002 136 (Nor omfartsvej), L 2003 400 (Udbygning mellem Ønslev og Sakskøbing) , L 2003 444 (motorring 3), L 2004 324 (rute 15, Bording og Funder), L 2004 325 (motorvej rute 18, Brande og Ris), L 2004 359 (Køge Bugt-motorvejen, Hundige og Greve), L 2006 128 (Motorvej Herning Ø-Vardevej), L 2006 521 (første etape af Frederikssundmotorvejen mellem Motorring 3 og Motorvej 4), L 2006 522 (motorvej rute 18, Ølholm og Vejle) og L 2006 523 (Holbækmotorvejen).

Tredje Limfjordsforbindelse udgør ikke en *"mindre vejforlægninger, regulering af vejkrøds m.v."*, der i henhold til vejlov-2011 § 14, stk. 2, der kan træffes af vejdirektoratet, uden særlig lov.

Det gøres gældende, at det må anses for uden betydning, at et byggelinjepålæg i øvrigt anses som en almindelig erstatningsfri regulering af ejendomsretten.

6.6.3. Retlig mangel: Transportministeren omgår SMV/VVM-direktivet ved sin aftale om linjeføring i Trafikaftale 2014

Det gøres gældende, at Transportministeren ikke forud for vedtagelse af linjeføring i 2014 har iagttaget SMV-direktivet, (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv af 2001-06-27 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet), jf. artikel 3.

Det gøres gældende, at Transportministeren heller ikke forud for vedtagelse af linjeføring i 2014 har iagttaget VVM-direktivet, VVM-direktiv-2014 (direktiv

2011/92/EU som ændret ved direktiv 2014/2/EU den 16. april 2014 med i ikrafttræden den 25. april 2014 med implementeringsfrist 16. maj 2017), jf. artikel 2, stk. 5.

Til støtte herfor henvises til, at en VVM-proces forudsætter, at den kompetente myndighed afholder offentlig høring om miljøkonsekvensvurderingen *med tilhørende forventede vedtagelse*, dvs. med udkast til anlægslov.

Udkast til anlægslov med tilhørende forventede vedtagelser har ikke har været i høring.

De miljørapporter, der frembringes efter høringen indeholdt i Vejdirektoratets høringsnotat dateret den 1. januar 2012 (**Bilag 9 – side 186 til 237**) har ikke har været i offentlig høring som påkrævet efter VVM-direktivets artikel 6, stk. 1-stk. 3.

Andre berørte myndigheder, herunder Miljøstyrelsen, er heller ikke hørt om (**Bilag 9 – side 186 til 237**), som påkrævet efter VVM-direktivets artikel 6, stk. 1-stk. 3.

Der er tale om helt nye oplysninger, der omfattet af VVM-direktivet i forhold til sundhed og projekterne støjudbredelse i boligområder herunder mulige støjskærme, habitatdirektivets beskyttelse af Bilag IV-arter (artikel 12 og artikel 16), habitatdirektivets beskyttelsen af Natura 2000-områder (art. 6), fuglebeskyttelsesdirektivets beskyttelse af fugle (habitatdirektivets art. 6 og art 7 og fuglebeskyttelsesdirektivets art 4) og vandrammedirektivets regler om vandkvalitetsmål. Der indgår både nye metoder og nye afværgeforanstaltninger, som skal sendes i offentlig høring og som berørte myndigheder skal kunne udtale sig om.

Det gøres gældende, at den berørte offentlighed, andre berørte myndigheder og andre medlemsstater har været afskåret i at deltage effektivt i de beslutningsprocedurer på miljøområdet, både efter SMV-direktivet og VVM-direktivet.

6.6.4. De retlige mangler er væsentlige

Det gøres gældende, at det udgør væsentlige retlige mangler, at

15. Transportministeren Magnus Heunickes beslutning i Trafikaftale 2014 den 13. november 2014 om *"at linjeføringen fastlægges i Egholmlinjen"*, udgør en aftale om anlæg af en vej, der mangler hjemmel.

16. Vejdirektoratets efterfølgende tinglysning af byggelinjedeklaration den 22. maj 2015 på 177 ejendomme også mangler klar hjemmel.

Manglerne er væsentlige, fordi der gennemføres forlods-ekspropriationer på grundlag af den tinglyste byggelinje. De ejendomme, der ikke forlods-eksproprieres behæftes med de byrder, der fremgår deklaration, der tinglyses i 2015 og helt frem til anlægslovens vedtagelse. Deklarationen omfatter forbud mod at opføre

”ny bebyggelse, herunder ved tilbygning eller ved genopførelse af nedbrændt eller nedreven bebyggelse, ligesom der ikke må foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse.”

Tinglysningen har medført, at alle myndigheder efter byggelinjens tinglysning konsekvent omtaler linjeføringen som bindende besluttet, endeligt fastlagt, vedtaget o.l. Sprogbrugen giver offentligheden og andre berørte myndigheder den opfattelse, at trafikaftalen har lovkraft for valg af linjeføring og byggelinje, eller som udgørende en bindende beslutning efter VVM-direktivet, selvom dette ikke er tilfældet.

17. Transportministeren ikke ved vedtagelse af linjeføring i 2014 har iagttaget SMV-direktivet, om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet), jf. artikel 3, og heller ikke iagttaget VVM-direktivet, jf. artikel 2, stk. 5.

Beslutningen udgør en omgåelse af SMV-direktivet og VVM-direktivets processuelle betingelser, krav til en tilladelse og krav om offentlighedens deltagelse og betimelig adgang til domstolsprøvelse. Adgangen til domstolsprøvelse er først tilvejebragt 10 år senere ved anlægslovens vedtagelse.

Beslutningen har været procesledende, idet placeringen ingensinde revurderes, uanset hvilke miljøkonsekvenser den efterfølgende VVM-proces frembringer. End ikke selvom der er behov for at anvende undtagelsesbestemmelsen i habitatdirektivets artikel 16.

Der sker ikke efterfølgende retlig lovgivning, idet indstillingen, om at motorvejen skal anlægges i Egholmlinjen, ingensinde ændres, men vedtages af Folketinget den 14. maj 2024 som Egholmlinjen uden opdatering af vurderingerne vedr. mulige alternativer, jf. lovens § 1, stk. 1, (**bilag 1**).

Miljøkonsekvensvurderingerne vedr. de fravalgte alternativer opdateres heller ikke selvom projektet vedr. Egholmlinjen ændres væsentligt, og de beskrevne miljøkonsekvenser kun forværres.

I forbindelse med Vejdirektoratets opdateringen af vejprojektet for Egholmlinjen i 2021 er linjeføringen rykket længere mod vest i Hasseris Enge, og flere af tilslutningsanlæggene har fået en ændret udformning. Vejprojektet er tillige ændret på grund af den nye jernbane til Aalborg Lufthavn. Der udarbejdes en række nye rapporter grundet behov for væsentlige afværgeforanstaltninger, både omfattet af habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og vandrammedirektivet.

Andre alternativer undersøges ikke, selvom det i 2022/2023 står klart, at habitatdirektivets undtagelsesbestemmelse § 16, skal bringes i anvendelse i forhold til Bilag IV-arten odder. Undtagelsesbestemmelsen forudsætter, at der *"ikke er andre brugbare alternativer"*.

Manglerne afhjælpes ikke af, at den berørte offentlighed senere har mulighed for at fremsætte kommentarer og udtalelser overfor Transportministeren ved høringerne om "udkast til forslag til anlægslov" (**Bilag 43**) i perioden 3. december 2021 til 2. januar 2022 (**Bilag 42**), og høring om forslag til anlægslov (**Bilag 58**) i perioden 7. december 2023 til 11. januar 2024 (**Bilag 60**). Høringerne om den konkrete linjeføring er mere end 7 år efter beslutningen om placering af linjeføringen.

Disse høringerne omfatter ikke de oplysninger, Vejdirektoratet udarbejder grundet mangler i MKV-2011, der er indeholdt i **Bilag 9**, der aldrig sendes i høring.

Høringerne om udkast til forslag til anlægslov og forslag til anlægslov kan ikke retlig lovliggøre, at de supplerende miljøkonsekvens-vurderinger i **Bilag 9**, der viser væsentlige miljøkonsekvenser for netop Egholmlinjen ikke har været i offentlig høring, høring ved andre berørte myndigheder, herunder Aalborg Kommune, eller andre berørte stater, og heller ikke været fremlagt for Folketinget.

6.7. Transportministerens VVM-proces forud for den 'opdaterende MKV-2021' med tilhørende udkast til forslag om anlægslov

Processen frem til den opdaterende MKV-2021 igangsættes i 2018.

6.7.1. Retlig mangel: TPM's aftale med Aalborg Kommune om medfinansiering med 2,5 mio. kr. til VD's opdatering af miljøkonsekvensrapport

Det gøres gældende, at Transportministerens (Ole Birk Olesen) modtagelse af 2,5 mio. kr. af Aalborg Kommune til udarbejdelse af miljøkonsekvensvurdering vedr. Egholmlinjen i 2018 mangler hjemmel.

Linjeføringen udgør en statsvej, som er omfattet af Transportministerens vejmyndighed, jf. (L2014-12-27 nr.1520, herefter vejlov-2014) § 6, stk. 1.

I henhold til vejlov-2014 § 4, er Transportministeren ansvarlig for den overordnede vej- og trafikplanlægning og for, at der foretages de undersøgelser, som er nødvendige herfor, jf. stk. 2.

§ 4, stk. 2, 1. pkt. indeholder en opremsning af de tekniske, miljømæssige, økonomiske og statistiske undersøgelser, som er af betydning for planlægningen, anlæg og vedligeholdelse af statsvejene eller for vejnettet som helhed

Ifølge vejlovens § 4, stk. 2, 2. pkt., kan Transportministeren fastsætte regler for kommunalbestyrelsernes medvirken ved tilvejebringelse af det nødvendige data- og planlægningsgrundlag.

Der er kun i vejlov-2014 § 8, stk. 5, hjemmel til, at *"ministeren i særlige tilfælde og med særlig bevilling på finansloven yder bidrag til kommunale vejformål."*

Bestemmelsen giver ikke hjemmel til at Transportministeren kan *modtage* betaling.

Tvært i mod indeholder vejlov-2014, § 8, en regel, hvorefter vejmyndighederne hver for sig afholder udgifterne til veje, der hører under deres administration.

Der er ikke uden for vejloven hjemmel transportministerens selvstændige anordningsmyndighed, jf. grundlovens § 3, legalitetsprincippet og den formelle lovs princip.

Der er ikke hjemmel til, at en kommune yder bidrag til statslige vejformål eller til afholdelse af statens omkostningerne til en miljøkonsekvensrapport.

6.7.2. Retlig mangel: Transportministeren har ikke hjemmel til at aftale "igangsættelse" i trafikaftale 2021

Det gøres gældende, at det udgør en omgåelse af vejlovens og VVM-direktivets krav til en miljøkonsekvensvurderingsproces, at Transportministeren aftaler den 28. juni 2021, at "*igangsætte*" projektet "*via Egholm*" indenfor en bestemt tidsramme "*fase 1 (2024)*", forinden VVM-processens miljøvurderinger og høringer er gennemført.

Folketinget må ved vedtagelse af vejlovens kapitel 2a, hvor udtømmende have gjort op med hvilken myndighed, der bedst varetager opgaven med miljøkonsekvensvurderinger af statslige vejanlæg. Det er Vejdirektoratet. Ikke transportministeren.

6.7.3. Retlig mangel: Transportministeren tilsidesætter vejlovens formål om højt beskyttelsesniveau, jf. vejlovens § 1, stk. 1, nr. 6

Det gøres gældende, at Transportminister (Benny Engelbrecht) tilsidesætter proces- og kompetencefordelingen i vejlovens kapitel 2a ved at indgå aftale den 28. juni 2021, "*om at igangsætte følgende konkrete projekter (...) Tredje Limfjordsforbindelse*" for så vidt angår "*fase 1 (2024)*" med et anlægsoverslag på "*6,6 mia. kr.*" for linjeføringen "*via Egholm*" (**Bilag 21**, side 11-13).

Det gøres gældende, at beslutningen er usagligt motiveret af Aalborg Kommunes løfte om medfinansiering med 600 mio. kr., og dermed usaglig og påvirket af magtfordrejning.

Aftalen er indgået forinden Transportministeren har kendskab til projektets miljøkonsekvenser og dermed i strid med vejlovens § 17h, stk. 6, og VVM-direktivets artikel 2.

Vejdirektoratet har endnu ikke udfærdiget en miljøkonsekvensrapport vedr. projektet, afholdt en offentlig høring, eller en høring af berørte myndigheder eller en høring af berørte medlemsstater på tidspunktet for aftalens indgåelse.

Aftalen er derudover indgået, inden Transportministeren har kendskab til Vejdirektoratets indstilling, offentligheden, berørte myndigheder og medlemsstaters høringssvar i strid med VVM-direktivets artikel 4, stk. 5, artikel 8, artikel 8a, 9a

6.7.4. De retlige manglerne er væsentlige

Det gøres gældende, at det udgør væsentlige retlige mangler, at

18. Transportminister Benny Engelbrechts aftale med Aalborg Kommune om medfinansiering med 2,5 mio. kr. til opdatering af miljøkonsekvensrapport i 2018 mangler hjemmel, har bestemmende indflydelse på det videre forløb, herunder fravalget af undersøgelse af andre alternativer.
19. Aftalen om "igangsættelse" af projektet "via Egholm" i trafikaftale 2021 den 28. juni 2021 uden hjemmel, indgås forinden VVM-processens miljøvurderinger og høringer er gennemført, jf. vejlovens kapitel 2a, jf. § 1, stk. 1, nr. 6. Beslutningen er usaglig, uden tilstrækkeligt oplysningsgrundlag og under indflydelse af et løfte om Aalborg Kommunes medfinansiering med 600 mio. kr.
20. Transportminister Benny Engelbrechts tilsidesætter vejlovens formål om højt beskyttelsesniveau, jf. vejlovens § 1, stk. 1, nr. 6 og kapitel 2a og VVM-direktivets artikel 2, ved at aftale "igangsættelse" af projektet "via Egholm" i trafikaftale 2021 den 28. juni 2021, fordi aftalen er indgået uden tidssvarende miljøoplysninger om uden forudgående høringer af offentligheden og berørte myndigheder i strid med VVM-direktivets artikel 4, stk. 5, artikel 8, artikel 8a, 9a

6.8. Transportministerens VVM-proces ved den 'opdaterende MKV-2021' med tilhørende udkast til forslag om anlægslov

6.8.1. Retlig mangel: Transportministeren igangsætter høring vedr. 'udkast til forslag til anlægslov' den 3. dec. 2021 på et utilstrækkeligt oplyst grundlag

Transportminister (Benny Engelbrecht) igangsætter sin høring af 'udkast til forslag til anlægslov' med bemærkninger den 3. december 2021 (**Bilag 43**), forinden Vejdirektoratets høringsnotat af 10. december 2021 (**Bilag 45**) er afgivet.

Det gøres gældende, at Transportministeren igangsætter sin høring af 'udkast til lovforslag' med bemærkninger den 3. december 2021 på et utilstrækkeligt oplyst grundlag, jf. officialprincippet, ved ikke at afvente vejdirektoratets høringsnotat.

Høring af 'udkast til lovforslag' med bemærkninger den 3. december 2021 mangler væsentlige oplysninger, om at Vejdirektoratet indstiller, at der skal træffes beslutning om yderligere støjafskærmning på en strækning af 2,5 km. ved

Sofiendal og Hasseris Enge, og at der er en variant, der både vil give et billigere og bedre vejprojekt end det oprindelige forslag ved motorvejskryds E45 (Svenstrup).

6.8.2. Retlig mangel: Transportministeren tilsidesætter vejlovens kapitel 2a's kompetencefordeling mellem sig og Vejdirektoratet

Det gøres gældende, at Transportministeren herved tilsidesætter proces- og kompetencefordelingen for beslutningsproceduren således som den er fastsat i vejlovens kapitel 2a og VVM-direktivets artikel 5-8.

Til støtte herfor henvises til, Forarbejderne til Lov 2016-06-08 nr. 658, hvor VVM-direktivet implementeres i vejlovens kapitel 2a, under bemærkningerne til nr. 6 om vejlovens § 17a, stk. 3,

"Det skal hertil bemærkes, at selvom projekter, der vedtages ved anlægslov, ikke er omfattet af lovens bestemmelse om offentlig høring, er det hensigten, **at Vejdirektoratet** - ligesom i dag - vil gennemføre høringer over projekter, som svarer til de høringer, som Trafik- og Byggestyrelsen gennemfører for de projekter, hvor Trafik- og Byggestyrelsen meddeler administrativ tilladelse. **Det medfører også, at der i forbindelse med anlægslovsprojekter vil blive gennemført ikke én, som i den administrative procedure, men to høringer over projektet**, nemlig høringen over selve miljøkonsekvensrapporten **og efterfølgende høring** over forslaget til anlægsloven."

Det gøres gældende, at VVM-processen ikke er gennemført i overensstemmelse med vejloven, der deler myndighedsopgaverne mellem Vejdirektoratet og Transportministeren.

6.8.3. Retlig mangel: Transportministerens høringsfrist vedr. 'udkast til forslag til anlægslov' i perioden den 3. december 2021 til 2. januar 2022 er ikke "passende"

Transportminister (Benny Engelbrecht) afholder høring af 'udkast til forslag til anlægslov' med bemærkninger i perioden 3. december 2021 til 2. januar 2022 (Bilag 42).

Det gøres gældende, at Transportministerens høring må sidestilles med en høring af udkast til afgørelse (VVM-tilladelse), jf. VVM-direktivets art. 6, stk. 2, litra d).

Det gøres gældende, at høringen i perioden 3. december 2023 til 2. januar 2022, ikke opfylder betingelserne, om effektiv deltagelse og "*en passende høringsfrist på mindst 30 dage*", jf. VVM-direktivets artikel 6, stk. 6 og stk. 7

Høringen svarer til minimumsfristen på 30 kalenderdage.

Til støtte for at fristen er for kort gøres gældende, at det må tillægges betydning, at høringen igangsættes uden forudgående varsel, og at høringen angår et projekt af betydelig størrelse og kompleksitet, jf. lovforslagets bemærkninger (**bilag 43**, side 25), at

”Den 3. Limfjordsforbindelse er et anlægsprojekt af betydelig størrelse og kompleksitet.

Det skal tillige tillægges betydning, at høringen igangsættes i julemåneden, hvor det er mindre tid for den berørte offentlighed til på passende vis at sætte sig ind i materialet, og der er mindre adgang til myndigheder, hvortil spørgsmål kan rettes, og i en ferieperiode hvor berørte myndighederne heller ikke kan nå at varetage egne sagsange.

Til støtte herfor henvises til Transportministerens høringsnotat (**Bilag 46**, side 7), at

”I mange høringssvar kritiseres det, at høringen forløber hen over julen 2021, og at den allerede slutter den 2. januar 2022. Dermed kunne det nyvalgte byråd i Aalborg ikke nå at behandle et høringssvar fra Aalborg Kommune.”

Det gøres gældende, at Retten skal det tillægges betydning, at høringen omfatter det første udkast til anlægslovens bindende bemærkninger. De bindende bemærkninger skal omhandle den begrundende konklusion og alle miljømæssige betingelser, jf. VVM-direktivets artikel 8a, stk. 1, jf. stk. 6, jf. lovforslagets bemærkninger (**bilag 43**, side 25)

”Uanset de omfattende undersøgelser i 2011 af en 3. Limfjordsforbindelse i en linjeføring via Egholm, har der været behov for at foretage modifikationer og tilpasninger.

Det fremgår desuden af artikel 8 a, stk. 6, i VVM-direktivet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), at miljøkonsekvensvurderingerne af et projekt skal være tidssvarende.

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

For at afklare om lovforslagets bemærkninger opfylder VVM-direktivets artikel 8, og vurdere de ændringer og modifikationer, projektet har undergået, skal Transportministerens udkast til forslag til anlægslov følgelig sammenholdes med Vejdirektoratets høringsmateriale.

Det gøres gældende, at det samlede høringsmateriale vedr. ’udkast til forslag til anlægslov’ den 3. december 2021 udgør miljøkonsekvensvurderingerne fra 2021, herunder:

- Vejdirektoratets "opdaterede miljøkonsekvensrapport" ved høringen 25. februar 2021 til 30. april 2021, omfattende 16. rapporter, i alt 1554 sider (**Bilag 22 til Bilag 37**),
- Vejdirektoratets opsamlingsnotat på 36 sider (**Bilag 39**),
- Vejdirektoratets høringsnotat på 71 sider,

i alt mere end 1600 sider (**Bilag 41**).

og også sammenholdes med miljøkonsekvensvurderingerne fra 2011, som jo netop "opdateres" i 2021, herunder:

- Vejdirektoratets miljøkonsekvensvurderinger fra 2011, omfattende 6 rapporter (**Bilag 3-8**) med et svært tilgængeligt og teknisk materiale beskrevet på 1108 sider.
- Vejdirektoratets høringsnotat på 180 sider (**Bilag 9**), og
- Vejdirektoratets fire rapporter i høringsnotatet på yderligere 51 sider (**Bilag 9**).

I alt mere 1339 sider

6.8.4. De retlige mangler er væsentlige

Det gøres gældende, at det udgør væsentlige retlige mangler, at

21. Transportminister Benny Engelbrechts høring vedr. 'udkast til forslag til anlægslov' den 3. dec. 2021 er igangsat på et utilstrækkeligt oplyst grundlag og mangler Vejdirektoratets høringsnotat og indstilling om støjafskærmning på en strækning af 2,5 km. ved Sofiendal og Hasseris Enge, og at der er en variant, der både vil give et billigere og bedre vejprojekt end det oprindelige forslag ved motorvejskryds E45 (Svenstrup).
22. Transportministeren tilsidesætter vejlovens kapitel 2a's kompetencefordeling mellem sig og Vejdirektoratet, således som den er fastsat i vejlovens kapitel 2a og VVM-direktivets artikel 5-8, og tilsidesætter vejlovens processuelle bestemmelser.

Manglen er væsentlig, idet det ikke hermed er sikret, at vurderingerne er foretaget fuldt ud jf. Sag C-50/09, Kom mod Irland, Saml 2011 I-00873, på det tidspunkt anlægsloven vedtages.

Sag C-50/09, Kom mod Irland, Saml 2011 I-00873, fastslog Domstolen, at undersøgelsen af et projekts virkninger skal være foretaget fuldt ud i overensstemmelse med direktivet, før der gives tilladelse. Kompetencen til at give tilladelse må gerne være delt mellem flere kompetente myndigheder, men Domstolen anså det for at være i strid med bestemmelsen,

at kompetencen til at give tilladelse var delt, **uden at det var sikret, at ingen af myndighederne traf afgørelse, uden at VVM-vurderingen var foretaget fuldt ud.**

Transportministeren fremsætter sit anlægsforslag 7 dage forinden Vejdirektoratets indstilling i høringsnotatet den 10. december 2021 foreligger. De to væsentlige forslag til ændringer af tracé indgår dermed ikke i Folketingets sagsbehandling eller i indholdet af det den vedtagne anlægslov (**Bilag 1**).

Vejdirektoratets ene forslag angår en variant for udfletningsanlægget mellem E45 og Drastrup. *Vejdirektoratets andet forslag* angår et tilvalg om yderligere 2,5 km støjskærme ved Sofiendal og Hasseris Enge.

Begge ændringen fremgår af Vejdirektoratets indstilling den 10. december 2021 (**Bilag 45**).

Vejdirektoratets *ene forslag* angår en variant for udfletningsanlægget mellem E45 og Drastrup. Ændringen udgør et forslag til en forbedring af projektet, hvor Egholmlinjens nordgående spor i stedet skal føres over E45 og ikke i en tunnellignende konstruktion under:

”Vejdirektoratet vurderer, at varianten både vil give et billigere og bedre vejprojekt end det oprindelige forslag med en tunnellignende konstruktion under E45, og varianten er derfor Vejdirektoratets hovedforslag.” (**Bilag 45, side 2**)

De to forslag, udgør forbedringer fremkommet gennem høringen og foreslået af borgere og berørte myndigheder. Forslagene er miljømæssigt begrundet for at undgå miljøkonflikter. Begrundelserne knytter sig til sundhedsskadelig støj, afvandingsforhold, beskyttet natur, og oplysninger om at det oprindelige tracé skal igennem et asbestdeponi.

Vejdirektoratets indstillingen lyder:

”På baggrund af den opdaterede MKV og den efterfølgende offentlige høring, indstiller Vejdirektoratet, at den kommende anlægslov for en 3. Limfjordsforbindelse tager udgangspunkt i MKV’ens projektforslag for Egholmlinjen, **inklusive varianten ved motorvejskryds E45 (Svenstrup).**” (**Bilag 45, side 4**)

Vejdirektoratets *andet forslag* angår et tilvalg om yderligere 2,5 km støjskærme ved Sofiendal og Hasseris Enge. Indstillingen lyder:

”På baggrund af den offentlige høring indstiller Vejdirektoratet desuden, at der tages stilling til og – såfremt disse tilvalg ønskes medtaget - findes supplerende finansiering til følgende elementer i anlægsprojektet: (...) **2,5 km støjskærmning ved Sofiendal og Hasseris enge (+44 mio.kr.)**” (**Bilag 45, side 2**).

Transportministerens udkast til lovforslag indeholder Vejdirektoratets oprindelige forslag til motorvejskryds E45 (Svenstrup) i bemærkningernes afsnit 3.1.1.:

”Motorvejskryds E45 (Svenstrup) Krydset udformes med forbindelsesramper i alle retninger og udformes så Nordjyske Motorvej (E45) bliver den gennemgående motorvej. I nordgående retning forlænges den nordøstlige tilkørselsrampe ved Svenstrup frem til forgreningen, hvor de to spor fortsætter mod E45 i nordgående retning, og et spor fletter sammen med rampen mod den nye motorvej (i alt to spor). I sydgående retning forgrener motorvejen sig med henholdsvis et spor mod E45 i sydlig og et spor mod E45 i nordlig retning. Endelig etableres en forbindelsesrampe mellem E45 i sydlig retning og den nye motorvej i nordvestlig retning.” (**Bilag 43**, side 15).

Transportministerens udkast til lovforslag indeholder også kun de oprindeligt foreslåede 5,3 km nye støjskærme, jf. bemærkningernes afsnit 3.1.4 (**Bilag 43**, side 20) og ikke de 2,5 km. støjafskærmning ved Sofiendal og Hasseris Enge.

Transportministerens forcerede høringsproces vedr. sit forslag til udkast til anlægslove medfører, at Transportministeren ingensinde bemærker Vejdirektoratets indstilling vedr. ændret udfletningsanlæg eller støjskærme ved Sofiendal og Hasseris Enge.

Indstillingen omtales ikke i bemærkninger i Lovforslagets afsnit 3.1.1. og 3.1.4 den 7. december 2023 (**Bilag 59**, henholdsvis side 15-16 og side 20), der sendes i offentlig høring og heller ikke i bemærkningerne til det fremsatte lovforslag, L112 i afsnit 3.1.1. afsnit 3.1.1. og 3.1.4 den 28. februar 2024 (**Bilag 62**, henholdsvis side 9 og side 12).

I Transportministerens høringsnotat den 28/2-2024 besvares Aalborg Kommunes anmodning om støjafskærmning på strækningen Sofiendal og Hasseris Enge, hvortil Transportministeriet bemærker:

”at støjafskærmning fra Ny Nibevej til Nørholmsvej ikke har være en del af anlægsprojektet.”
(**Bilag 65**, side 72)

Det fremgår, at Transportministeren ikke er opmærksom på, at det var indeholdt i vejdirektoratets indstilling, og at Aalborg Kommune derfor tror det er ”aftalt”.

De to meget væsentlige ændringer af projektet, som Vejdirektoratet indstiller som forbedringer af miljømæssige årsager, forsvinder helt i processen og sagsbehandles ikke forinden vedtagelse af anlægsloven.

Anlægsloven vedtages således den 14. maj 2024 (**Bilag 1**) *uden* stillingtagen til Vejdirektoratets forslag til variant ved motorvejskrydset Svenstrup, og *uden* de af vejdirektoratet indstillede 2,5 km støjafskærmning ved Sofiendal og Hasseris Enge.

Anlægsloven indeholder dermed heller ikke de overvågningsbestemmelser om projektets kendte væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, jf. VVM-direktivets artikel 8, stk. 4.

23. Transportministerens høringsfrist vedr. 'udkast til forslag til anlægslov' i perioden den 3. december 2021 til 2. januar 2022 ikke er "passende", jf. VVM-direktivets art. 6, stk. 2, litra d), grundet projektets betydelig størrelse og kompleksitet, lovforslagets bindende bemærkninger, dens begrundende konklusion og alle miljømæssige betingelser i det omfattende materiale fra 2021 (1600 sider) og 2011 (1339 sider) henover julen, hvor adgangen til myndigheder er begrænset.

6.9. Transportministerens VVM-proces vedr. den 'supplerende MKV-2021' med tilhørende forslag om anlægslov

6.9.1. Retlig mangel: Transportministeren igangsættelse af høring vedr. 'forslag til anlægslov' den 7. december 2023 på et utilstrækkeligt oplysningsgrundlag

Det gøres gældende, at Transportminister (Thomas Danielsen) igangsætter sin høring af 'lovforslag' med bemærkninger den 7. december 2023 på et utilstrækkeligt oplyst grundlag, jf. officialprincippet.

Transportminister igangsætter sin høring af 'forslag til anlægslov' med bemærkninger den 7. december 2023 (**Bilag 58**). Høringen er samtidig med Vejdirektoratets høring angående sin miljøkonsekvensvurderinger, og dermed forinden Vejdirektoratets høringsnotat den 14. marts 2024 (**Bilag 67**) er afgivet.

6.9.2. Retlig mangel: Transportministeren igangsættelse af høring vedr. 'forslag til anlægslov' den 7. december 2023 tilsidesætter vejlovens kompetencefordeling mellem sig og vejdirektoratet

Det gøres gældende, at Transportministeren herved har tilsidesat proces- og kompetencefordelingen i vejlovens kapitel 2a og VVM-direktivets artikel 5-8.

Til støtte herfor henvises til forarbejderne til Lov 2016-06-08 nr. 658, hvor VVM-direktivet implementeres i vejlovens kapitel 2a, under bemærkningerne til nr. 6 om vejlovens § 17a, stk. 3,

”Det skal hertil bemærkes, at selvom projekter, der vedtages ved anlægslov, ikke er omfattet af lovens bestemmelse om offentlig høring, er det hensigten, at Vejdirektoratet - ligesom i dag - vil gennemføre høringer over projekter, som svarer til de høringer, som Trafik- og Byggestyrelsen gennemfører for de projekter, hvor Trafik- og Byggestyrelsen meddeler administrativ tilladelse. Det medfører også, at der i forbindelse med anlægslovsprojekter vil blive gennemført ikke én, som i den administrative procedure, men to høringer over projektet, nemlig høringen over selve miljøkonsekvensrapporten **og efterfølgende høring over forslaget til anlægsloven.**”

6.9.3. Retlig mangel: VVM-processen er ikke gennemført i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2a, jf. vejlovens § 1, stk. 1, nr. 7.

Det gøres gældende, at VVM-processen ikke er gennemført i overensstemmelse med vejloven, hvor myndighedsopgaverne er delt mellem Vejdirektoratet og Transportministeren, og at det dermed ikke er sikret, at vurderingerne er foretaget fuldt ud jf. Sag C-50/09, Kom mod Irland, Saml 2011 I-00873.

Sag C-50/09, Kom mod Irland, Saml 2011 I-00873, fastslog Domstolen, at undersøgelsen af et projekts virkninger skal være foretaget fuldt ud i overensstemmelse med direktivet, før der gives tilladelse. Kompetencen til at give tilladelse må gerne være delt mellem flere kompetente myndigheder, men Domstolen anså det for at være i strid med bestemmelsen, at kompetencen til at give tilladelse var delt, **uden at det var sikret, at ingen af myndighederne traf afgørelse, uden at VVM-vurderingen var foretaget fuldt ud.**

VVM-processen forudsætter, at Miljøstyrelsen har haft tilstrækkelig mulighed for at afgive udtalelser om de oplysninger, som Vejdirektoratet har fremlagt, jf. vejlovens § 17h, stk. 1 og stk. 6, jf. § 1, stk. 1, nr. 7 og VVM-direktivets artikel 6, stk. 1.

VVM-processen forudsætter, at Vejdirektoratet og dernæst Transportministeren kan tage behørigt hensyn til resultatet af de høringer, der er foretaget, herunder svar fra den berørte offentlighed og berørte myndigheder, navnlig Miljøstyrelsens høringssvar, jf. VVM-direktivets artikel 8.

6.9.4. Retlig mangel: TPM-høring vedr. 'forslag til anlægslov' i perioden den 7. december 2023 til 11. januar 2024

Transportminister (Thomas Danielsen) afholder høring af lovforslag med bemærkninger i perioden 7. december 2023 til 11. januar 2024 (**Bilag 58**).

Det gøres gældende, at Transportministerens høring må sidestilles med en høring af udkast til afgørelse (VVM-tilladelse), jf. VVM-direktivets art. 6, stk. 2, litra d).

Det gøres gældende, at høringen i perioden 7. december 2023 til 11. januar 2024, ikke opfylder betingelserne, om effektiv deltagelse og ”en passende høringsfrist på *mindst 30 dage*”, jf. VVM-direktivets artikel 6, stk. 6 og stk. 7.

Høringen svarer til 35 kalenderdage.

Fraregnes jul og helligdage svarer høringen til 19 arbejdsdage.

Det må i forhold til vurderingen af, om fristen ”er passende”, tillægges betydning, at høringen igangsættes uden forudgående varsel. Høringen igangsættes uden egentlige forsøg på oplysning om høringens formål eller indhold. Det overlades fuldt ud til offentligheden og andre berørte myndigheder selv at sætte sin ind i materialet.

Det gøres gældende, at det skal tillægges betydning, at høringen afholdes sideløbende med Vejdirektoratets høring, og at borgerne derfor skal iagttage to samtidige høringsprocesser vedr. det samme projekt, et samlet meget omfattende og komplekst materiale indeholde store miljømæssige konsekvenser.

Fristen er upassende grundet projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner, herunder omfanget af høringsmaterialet:

Høringsmaterialet omfatter 8 rapporter (**Bilag 50 til Bilag 57**) med et omfang på i alt 1066 sider, der indeholder helt nye vurderinger. De nye vurderinger omfatter for første gang en Natura 2000-habitatkonsekvensanalyse, vurderinger efter vandrammedirektivet.

Høringen indeholder dertil før første gang oplysninger om at fravigelsesbestemmelsen i EU's habitatdirektiv artikel 16, stk. 1, litra c, skal anvendes i forhold til Bilag IV-arten ”odder” (**Bilag 31**).

Det må i forhold til vurderingen af, om fristen ”er passende”, tillægges betydning, at Borgerbevægelsen anmodede om fristforlængelse (**Bilag 100, 101 og 102**), men fik afslag (**Bilag 103**)

Det må også tillægges betydning, hvis andre offentlige myndigheder anmoder om fristforlængelse, men får afslag.

Det må ligeledes tillægges betydning, at Folketinget ikke reagerer på en henvendelse om parlamentarisk kontrol (**Bilag 105-106**), foranlediget af at høringerne opleves for korte for den berørte offentlighed.

6.9.5. Retlig mangel: TPM-høring vedr. 'forslag til anlægslov' i perioden den 7. december 2023 til 11. januar 2024

Det gøres gældende, at det udgør væsentlige retlige mangler, at

24. Transportminister Thomas Danielsen igangsætter en høring vedr. 'forslag til anlægslov' den 7. december 2023 på et utilstrækkeligt oplysningsgrundlag, jf. officialprincippet og inden Vejdirektoratets høring angående sine miljøkonsekvensvurderinger, og inden Vejdirektoratets høringsnotat den 14. marts 2024 er afgivet.

25. Transportministeren tilsidesætter samtidig vejlovens kompetencefordeling mellem sig og vejdirektoratet, og gennemfører en proces, der ikke er i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2a, jf. vejlovens § 1, stk. 1, nr. 7, eller VVM-direktivets artikel 5-8.

VVM-vurderingen er ikke foretaget fuldt ud, jf. Sag C-50/09, Kom mod Irland, Saml 2011 I-00873, idet Lovforslaget fremsættes til vedtagelse den 28. februar 2024 (**Bilag 62**), inden Transportministeren har afventet Vejdirektoratets høringsnotat vedr. sin supplerende miljøkonsekvensrapport (**Bilag 67**).

Vejdirektoratets høringsnotat indeholder en besvarelse af høringssvar fra Miljøstyrelsens enhed for Arter og Naturbeskyttelse (**Bilag 67, side 40-side 76**) og besvarelse af høringssvar fra Miljøstyrelsens enhed for Hav og Vandmiljø (**Bilag 67, side 77 til 178**).

Høringsnotatet indeholder nye vurderinger vedr. Bilag IV-arter og fugle, herunder nye afværgeforanstaltninger vedr. Bilag IV-arterne "padder", strandtudse, spidssnudet frø, flagermus og odder (**Bilag 67, side 48-58**), der skal imødekomme de af Miljøstyrelsens enhed for Arter og Naturbeskyttelse påpegede fejl og mangler.

Høringsnotatet indeholder nye vurderinger og afværgeforanstaltninger for at undgå påvirkning af eks. målsatte søer (**Bilag 67, side 80**), påvirkning af de nedstrøms liggende vandområder o8946, Lerbæk og 414 Østerå Sø, samt om der er opstrøms liggende målsatte vandløb og søer (**Bilag 67, side 81-82**), påvirkning af de målsatte vandløb og søers kvalitetselementer ved evt. grundvandssænkning (**Bilag 67, side 82**), Påvirkning af vandområder, hvor der etableres underføringer (**Bilag 67, side 83**), påvirkning på grund af udledning af vejvand (**Bilag 67, side 87-90**) m.v.

Vejdirektoratets mange nye vurderinger og afværgeforanstaltninger er ikke medtaget i anlægslovens bemærkninger som påkrævet, jf. VVM-direktivets § 8a, stk. 1.

Vejdirektoratets mange nye vurderinger og afværgeforanstaltninger har ikke været i høring, hvorved andre berørte myndigheder og offentligheden er afskåret fra effektivt at deltage i beslutningsprocessen, i strid med VVM-direktivets artikel 6.

Hverken Vejdirektoratet eller Transportministeren har taget behørigt hensyn til resultatet af de høringer, der er foretaget, herunder svar fra den berørte offentlighed og berørte myndigheder.

26. Transportministerens høring vedr. 'forslag til anlægslov' i perioden den 7. december 2023 til 11. januar 2024, jf. VVM-direktivets art. 6, stk. 2, litra d), er ikke "passende", upassende grundet projektets art, kompleksitet, placering og dimensioner, herunder omfanget af høringsmaterialet på 8 nye rapport (1066 sider), herunder en samtidig høring om samme projekt iværksat af Vejdirektoratet, og oplysninger om at fravigelsesbestemmelsen i EU's habitatdirektiv artikel 16, stk. 1, litra c, skal anvendes i forhold til Bilag IV-arten "odder".

6.10. Retlig mangel: Manglende international høring

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet i medfør af vejlovens § 17i, og Transportministeren i medfør af VVM-direktivets artikel 7, jf. artikel 1, litra g, nr. iii, er forpligtet til at foretage en international høring, men at dette ikke er sket.

Høringspligten gælder også, når VVM-tilladelsen meddeles ved en anlægslov.

Dette følger af direkte af VVM-direktivets artikel 7, og modsætningsvist af VVM-direktivets art. 2(5). Det fremgår af VVM-direktivets art. 2(5), at høring af medlemsstatens "offentlighed", kan undlades, når VVM-tilladelse meddeles som anlægslov. Undtagelsen udstrækkes ikke til at omfatte høringspligten for så vidt angår berørte stater, jf. VVM-direktivets art. 7.

Det forudsættes, at alle væsentlige miljøvirkninger og foranstaltninger for at imødegå væsentlige miljøvirkninger skal fremgå af VVM-tilladelsen, der giver bygherren en ret til at gennemføre projektet, og jf. direktivets art. 8a.

Høringen af andre berørte stater efter proceduren i VVM-direktivets art. 7 skal derfor være afsluttet forinden projektet tillades

Det gøres gældende, at Vejdirektoratet og Transportministeren forinden anlægslovens vedtagelse er forpligtet til at iagttage Espoo-Konventionen, Konvention af 25. februar 1991 om vurdering af virkningerne på miljøet på tværs

af landegrænserne, herunder Sea protokollen, der er ratificeret af EU og indarbejdet i VVM-direktivets artikel 7-8a, jf. VVM-direktivets artikel 1.

Anlæg af motorveje er omfattet af nr. 7 på appendiks I's liste over aktiviteter, der er omfattet af Espoo konventionens krav om høring af berørte lande på tværs af landegrænser.

Det følger af EU's ratificering af Espoo Konventionen, at Transportministeren er forpligtet til at iagttage Espoo konventionens procedurer forud for vedtagelse af en anlægslov, og at inddrage potentielt berørte lande så tidligt i processen som muligt, og senest når den danske offentlighed høres, jf. Espoo-konventionens artikel 2, stk. 7.

Espoo-konventionen har forrang og direkte virkning i forhold til national ret og senere sekundær EU-ret i det omfang forpligtelserne er tilstrækkeligt præcise og ubetingede, jf. EU-Domstolens domme i bl.a. sagerne, C-213/03 (Barcelona-konventionen om forurening af Middelhavet) og C-243/15 (Århus-konventionens art.9(2)).

6.10.1. Den retlige mangel er væsentlig

Det gøres gældende, at det udgør væsentlige retlige mangler, at

- 27.** Der ikke er foretaget international høring af andre berørte EU-lande, og Espoo-lande. Der er tale om formalitetskrav til proceduren, der udgør en garantiforskrift, jf. VVM- direktivets artikel 7, jf. artikel 1.

Formålet med høringen er sikre høring af offentlige myndigheder om påtænkte aktiviteter grænseoverskridende skadevirkninger på miljøet, mulige kumulative virkninger af det konkrete projekt i samspil med andre landes projekter kan komme frem og tages i betragtning, navnlig i forhold til beskyttede fugle og migrerende arter. Dels give offentligheden og interesseorganisationer i andre lande mulighed for at deltage i processen.

Det kan ikke på forhånd afvises, at der er kumulative virkninger med nærværende projekt, eller at andre relevante medlemsstater har oplysninger, der er relevante for at undgå væsentlig indvirkning til skade for de migrerende arters overlevelse på sigt.

Manglen er dernæst væsentlig, fordi projektet kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet i en andre berørte stater grundet dets påvirkning af migrerende arter, herunder navnlig trækfugle, flagermus, marsvin og fisk.

De relevante stater bl.a. kan udgøres af nabolandene Finland Rusland, De Baltiske Lande, Holland, Norge, Storbritannien og Grønland.

Til støtte herfor henvises til, at der på Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljøs hjemmeside (sgavmst.dk/annonceringer) ses en række andre Espoo-høringer, om projekter, der kan have grænseoverskridende effekter i forhold til migrerende arter som bl.a. fisk, flagermus, marsvin og trækfugle

Der er sammenfald med de arter og anvendte afværgeforanstaltninger, der er årsag til de lande, der anmoder om Espoo-høring via Miljøstyrelsens høringsportal, og de arter, der vurderes påvirket i VVM-tilladelsen med tilhørende miljøkonsekvensrapporter i forhold til 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

6.11. Retlig mangel: Subjektiv og utilstrækkelig funktionsadskillelse m.v.

Det gøres gældende, at Transportministeren befinder sig i en situation, der giver anledning til en interessekonflikt i strid med VVM-direktivets artikel 9a om passende adskillelse af uforenelige funktioner og den kompetente myndigheds objektivitet.

Det gøres gældende, at Transportministeren har tilsidesat sine forpligtelser som en del af den kompetente myndighed, jf. VVM-direktivets artikel 9a, til objektivt at sikre iagttagelse af VVM-direktivet og EU-miljøbeskyttelsesdirektiverne, ved at indgå aftaler, og fremme anlægsloven forinden sagen er fuldt oplyst (officialprincippet) og før miljøkonsekvensvurderingerne er fyldestgørende og alle administrative processer efter vejloven er afsluttet i strid med VVM-direktivets artikel 8 og 8a.

Det gøres gældende, at Transportministeren har tilsidesat sine forpligtelser som en del af den kompetente myndighed, jf. VVM-direktivets artikel 9a, til objektivt at sikre iagttagelse af VVM-direktivet og EU-miljøbeskyttelsesdirektiverne, jf. VVM-direktivets art. 8 og art. 8a ved at indgå aftale om at linjeføringen skal fastlægges som Egholmlinjen i trafikaftalerne 2014 den 24. juni 2014 (**Bilag 15**) forpligter sig overfor aftalens parter (Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti) til at anlægge 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Aftalen indgås uden sagsbehandling eller inddragelse af resultatet af de høringer, der er foretaget af Vejdirektoratet i 2011, og før miljøkonsekvensvurderingerne er afsluttet af Vejdirektoratet i 2024.

Aftalen indgås uden hensyntagen til de oplysninger, der er omfattet af habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og vandrammedirektivet, herunder uden de supplerende miljøkonsekvensvurderinger, der fremgår af Vejdirektoratets høringsnotat den 1. januar 2012 (**Bilag 9**), vedr. afværgeforanstaltninger i forhold til Bilag IV-arter, fugle og vand, ikke varetages sagligt af transportministeren i den efterfølgende proces.

Det gøres gældende, at Transportministeren har tilsidesat sine forpligtelser som en del af den kompetente myndighed, jf. VVM-direktivets artikel 9a, jf. VVM-direktivets art. 8 og art. 8a ved at igen at indgå aftale om at linjeføringen skal fastlægges som Egholmlinjen i trafikaftalerne 2019 den 12. marts 2019 (**Bilag 21**), hvor Transportministeren forpligter sig overfor den aftales parter (Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti og Dansk Folkeparti) til at anlægge 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen.

Aftalen er indgået uden opdaterede miljøkonsekvensvurderinger, idet der kun foreligger miljøkonsekvensvurderinger, der er helt tilbage fra 2011.

Det gøres gældende, at Transportministeren har ladet sig påvirke usagligt af flertallet i Aalborg Byråds økonomiske løfter og politiske agendaer, herunder ved som myndighed, at modtage et økonomisk bidrag fra Aalborg Kommune i 2018/2019 på 2.500.000 kr. til opdatering af miljøkonsekvensvurderingerne kun for så vidt angår Egholmlinjen.

Til støtte herfor henvises til, at Transportministeren i 2018 at accepterer det tilbud fra Aalborg Kommune på 2.500.000 kr., der nævnes i **Bilag 20**, og tillige forpligter sig over for flertallet i Aalborg Kommunes byråd, om kun at fremme 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen ved at afgrænse opdateringen af Miljøkonsekvensvurderingerne til netop den linjeføring.

Det gøres gældende, at Transportministeren har ladet sig påvirke usagligt af flertallet i Aalborg Byråds økonomiske løfter og politiske agendaer, herunder ved som myndighed at modtage et løfte om et økonomisk bidrag fra Aalborg Kommune om medfinansiering på 600 mio. kr. i 2019.

Det fremgår af trafikaftale 2019, at Transportministeren har accepteret tilbuddet, og at dette har påvirket prioriteringen om igangsættelse af den tredje Limfjordsforbindelse i fase 1 i Egholmlinjen i 2024, alene betinget af, at de 400 mio. skal falde inden anlægsperioden (**Bilag 21**).

I Trafikaftale 2021 den 28. juni 2021 (**Bilag 40**) bekræfter Transportministeren, igen overfor den aftales parter (Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Venstre, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti, Nye Borgerlige og

Kristendemokraterne) fastholder løftet om at anlægge tredje Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen mod at Aalborg Kommune bidrager med 600 mio. kr. Den eneste ændring er, at den aftalte igangsættelse skubbes et år til 2025.

Det gøres gældende, at Transportministerens accept af aftalen om linjeføringens placering og projektets igangsættelse sker uden inddragelse af uden inddragelse af konsekvenserne for miljø, jf. VVM-direktivets artikel 8 og artikel 1, litra g, litra iii, uden hensyntagen til vurderingerne efter habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og vandrammedirektivet, og uden saglige grunde til at fravælger mulige alternativer, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og artikel 16, og at beslutningen er usaglig og i strid med de hensyn, der skal varetages efter VVM-direktivet.

Det gøres gældende, at Transportministeren ikke i perioden 2007 og frem til anlægslovens fremsættes som forslag L 112 den 28. februar 2024, har truffet afgørelse om 3. Limfjordsforbindelse anlæggelse i Egholmlinjen under objektiv inddragelse af den berørte offentligheds høringssvar og under objektiv inddragelse af Miljøstyrelsens høringssvar.

Transportministeren og Trafikforligets parter har ved sine forudgående aftaler udelukkende varetaget politiske hensyn om trafikafvikling. Erhvervsfremme og økonomi, men ikke de hensyn, der skal iagttages VVM-direktivets artikel 1, litra g, litra iii, herunder hensynene efter fuglebeskyttelsesdirektivet, habitatdirektivet eller vandrammedirektivet.

Det gøres gældende, at tilladelse til projektet på intet tidspunkt i processen forud for anlægslovens fremsættes som forslag L 112 den 28. februar 2024 har kunnet gives lovligt grundet de mangelfulde miljøkonsekvensvurderinger.

Miljøvurderingerne er den 28. februar 2024 endnu ikke er fyldestgørende, jf. Miljøstyrelsens høringssvar (**Bilag 71-Bilag 75**).

Det gøres gældende, at tilladelsen til projektet, heller ikke lovligt kan gives, den 14. maj 2024, hvor anlægsloven vedtages, (**Bilag 85**), idet vejdirektoratet ikke har afsluttet sin proces efter vejlovens kapitel 2a, forinden loven vedtages.

6.11.1. De retlige mangler er væsentlige

Det gøres gældende, at det udgør væsentlige retlige mangler, at

28. Transportministerens hensyntagen til økonomisk medfinansiering på 600 mio. tilbudt af et flertal i Aalborg Kommune udgør et usagligt hensyn i medfør af VVM-direktivets og vejlovens formål, der får bestemmende

indflydelse for det endelige valg af linjeføring og for fravalg af alternativer, uanset hvilke miljøoplysninger, der efterfølgende kommer frem.

Til støtte herfor henvises til, at Trafikaftale 2021 den 28. juni 2021 (**Bilag 40**), er indgået inden Vejdirektoratets indstilling vedr. den opdaterede VVM-2021, der først foreligger den 10. december 2021 (**Bilag 45**), dvs. mere end 5 måneder senere.

Allerede 7 dagen inden dette sker, har Transportministeren igangsat sin egen høring om udkast til forslag til anlægslov den 3. december 2021 med henvisning til trafikaftale 2021 (infrastrukturplan 2035), jf. høringsbrevet (**Bilag 44**):

"I forbindelse med Infrastrukturplan 2035 har et bredt flertal af Folketingets partier besluttet, at der skal anlægges en 3. Limfjordsforbindelse i Egholmlinjen, og at anlægsarbejdet skal igangsættes i 2025. **På den baggrund har regeringen besluttet, at der i 2. halvdel af februar 2022 skal fremsættes et forslag til lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ved Aalborg.** Den igangværende eksterne høring er et led i en kæde af lovforberedende arbejde."

Transportministeren igangsætter også sin høring vedr. forslag til anlægslov den 7. december 2023, uden at afvente vejdirektoratets afslutning af Miljøkonsekvensprocessen vedr. den supplerende MKV efter vejlovens kapitel 2a. Ved høringens igangsættelse angiver Transportministeren igen i høringsbrevet (**Bilag 60**):

"Baggrunden **for lovforslaget er aftalen af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035.** Lovforslaget skal således være med til at udmønte infrastrukturplanen."

Vejdirektoratets høringsnotat foreligger først den 14. marts 2024 (**Bilag 67**), og Vejdirektoratets får aldrig udarbejdet en indstilling eller indarbejdet høringsnotatets projektændringer i anlægslovens begrundede konklusioner.

Selv i Transportministerens høringsnotat som offentliggøres sammen med L112 den 28. februar 2024 under '2.8. finansiering' (**Bilag 65, side 39**), fremgår at linjeføringen er fastlagt i forliget og under påvirkning af Aalborg Kommunes løfte om medfinansiering:

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

Det ændrer ikke på manglens væsentlighed, at anlægsloven i § 11 (**Bilag 1**) efterfølgende indeholder hjemmel til Aalborg Kommunes medfinansiering.

29. Transportministerens accept af aftalen om linjeføringens placering og projektets igangsættelse sker uden inddragelse af uden inddragelse af konsekvenserne for miljø, jf. VVM-direktivets artikel 8 og artikel 1, litra g, litra iii, uden hensyntagen til vurderingerne efter habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og vandrammedirektivet, og uden saglige grunde til at fravælger mulige alternativer, jf. habitatdirektivets artikel 16.

Manglen er væsentlig, idet Transportministeren usagligt afviser alle fagligt relevante indsigelser angående valg af linjeføring

Til støtte herfor henvises til høringsnotatet fra 2024 under '3.2. anden linjeføring' (**Bilag 65, side 49**):

"Anlægsloven tager udgangspunkt i det projekt, **som et bredt flertal af Folketingets partier har aftalt i forbindelse med Infrastrukturplan 2035; nemlig en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm.**

En aftale som ligger i forlængelse af den politiske aftale tilbage i 2014 om, at linjeføringen skulle gå via Egholm. Det politiske valg tilbage i 2014 skete på baggrund af betydelige forudgående undersøgelser, herunder også undersøgelser af forskellige linjeføringer.

Valget af linjeføringen tilbage i 2014 betød også, at en daværende arealreservation langs E45 kunne opgives, og dermed også give en vished for de ejendomme, som var berørt af arealreservationen.

Herudover bemærkes det, at anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse over Egholm vil være til gavn for den regionale trafik i Nordjylland, men også for trafikken på de to eksisterende fjordforbindelser i Aalborg. Trafikken gennem Limfjordstunnelen forventes eksempelvis at blive reduceret med 24 procent ved åbningen af den nye fjordforbindelse.

For trafikanter i de centrale og vestlige dele af Aalborg og Nørresundby vil en 3. Limfjordsforbindelse medføre en betydelig reduktion i afstanden til motorvejsnettet.

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

I høringsnotatet anføres under '3.3. konkrete ændringsforslag' (**Bilag 65, side 50**):

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

I høringsnotatet anføres under '3.5. Om trafik' (**Bilag 65, side 59 og 62**):

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

”Transportministeriet skal hertil bemærke, at **anlægsloven tager udgangspunkt i det projekt, som et bredt flertal af Folketingets partier har besluttet i forbindelse med Infrastrukturplan 2035.** Det er Vejdirektoratets vurdering, at udbygning af E45 og anlæg af en parallel tunnel fortsat vil være samfundsøkonomisk dårligere forrentet end den 3. Limfjordsforbindelse vest om Aalborg.”

I høringsnotatet anføres under ’generelle bemærkninger’ (**Bilag 65, side 18**):

”Transportministeriet bemærker, at ministeriet har noteret sig, at holdningerne til anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm spænder vidt. Hertil bemærker Transportministeriet, at **lovforslaget beror på den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035, hvor bl.a. anlægget af en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm indgår.** Omfattet af denne del af den politiske aftale var den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale Venstre, Det konservative Folkeparti, Nye Borgerlige og Liberal Alliance. Den 11. maj 2022 trådte Nye Borgerlige ud af forliget. **Lovforslaget skal således være med til at udmønte den politiske aftale.**”

I høringsnotatet anføres under ’1.4. meningsmålinger’ (**Bilag 65, side 21**):

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

Den 18. december 2023 vedtog Region Nordjylland at afgive et positivt høringssvar til anlægsloven og den tilhørende miljøkonsekvensvurdering for 3. Limfjordsforbindelse med stemmerne 32 for og 5 imod, mens 4 var fraværende. Det samme gør sig gældende for Aalborg Kommune, hvor et bredt flertal på et møde den 10. januar 2024 i Aalborg Byråd endnu en gang beslutter at støtte anlægsloven og den dertilhørende miljøkonsekvensvurdering med stemmerne 23 for og 7 imod, mens 1 var fraværende. Der er altså **en bred politisk opbakning** bag projektet både lokalt og på landsplan. I et repræsentativt demokrati som det danske, må det være udtryk for et bredere ønske om forbindelsen.

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

I Transportministerens høringsnotat fra den 28. februar 2024 anføres under ’2.8. finansiering’ (**Bilag 65, side 39**):

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

Det er uden betydning for manglens væsentlighed, at politiske aftaler ikke anses for juridisk bindende for aftaleparterne, og at tredjemand ikke kan støtte ret på infrastrukturplaner. Den politiske kultur medfører, at parterne, både Transportministeren og de øvrige deltagere anser sig bundet til at stemme som aftalt, når anlægsloven fremsættes til vedtagelse.

Efterspillet viser, at forligspartierne (Socialdemokratiet, Venstre, Danmarks demokraterne, Liberal Alliance, Moderaterne, Kristeligt Folkeparti, Dansk Folkeparti, Jon Stephensen (UFG) og Mike Villa Fonseca (UFG)) stemte for med 88 stemmer (**Bilag 85, side 16**). Imod stemte 22 (SF, EL, RV, ALT og Theresa Scavenius (UFG)), hverken for eller imod stemte 0 (**Bilag 85, side 16**).

30. Trafikaftalernes indhold og tidsplan usagligt påvirker Transportministerens sagsfremme i strid med Vejlovens kompetencefordeling mellem sig og Vejdirektoratet. Dette får indflydelse på fravalg af alternativer og endelig valg af linjeføring, tidspunktet for anlægslovens fremsættelse, så projektet kan igangsættes som aftalt i trafikaftalen, uden at afvente at Vejdirektoratet har afsluttet sin proces efter vejlovens kapitel 2a. Hermed vedtages anlægsloven med en begrundet konklusion i lovforslaget, der ikke er samstemmende med vejdirektoratets beslutninger efter hensyntagen til Miljøstyrelsens høringssvar.

7. ANBRINGENDER – PÅSTAND 2

7.1. Forholdet mellem VVM-direktivet og habitatdirektivet

Habitatdirektivet, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, pålægger i artikel 12, stk. 1, medlemsstaterne at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i direktivets bilag IV.

Artikel 12, stk. 1, og stk. 3, har følgende ordlyd:

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er nævnt i bilag IV, litra a), med forbud mod:

- a. alle former for forsætlig indfangning eller drab af enheder af disse arter i naturen.
- b. forsætlig forstyrrelse af disse arter, i særdeleshed i perioder, hvor dyrene yngler, udviser yngelpleje, overvintrer eller vandrer.
- c. forsætlig ødelæggelse eller indsamling af æg i naturen.
- d. beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder.

3. Forbuddene i stk. 1, litra a) og b), samt stk. 2 gælder for alle livsstadier hos de dyr, der er omfattet af denne artikel.

Artikel 12, stk. 1, litra a og b omtales som "individbeskyttelsen", Artikel 12, stk. 1, litra a og c, som levestedsbeskyttelsen.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra d, om levestedsbeskyttelse af bilag IV-arter er i dansk lovgivning implementeret i sektorlovgivningen, men kun som en henvisning i Vejlovens § 17g, stk. 5, nr. 2, der skal indgå i vejdirektoratets miljøkonsekvensvurderinger

Den strenge beskyttelsesordning i Habitatdirektivet medfører, at Folketingets ikke kan gives tilladelse, dispensation, godkendelse mv. i en anlægslov, hvis det ansøgte kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for bilag IV-arter, jf. habitatdirektivets Artikel 12 (1) litra d) og artikel 16.

EU-Kommissionen har offentliggjort en vejledning til Habitatdirektivet om beskyttelse af bilag IV-arter, Kommissionens meddelelse af 12. oktober 2021, C (2021) 7301 (herefter EU-Kommissionens habitatvejledning).

Bestemmelsen i habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra d, skal ifølge EU-kommissionens habitatvejledning forstås som en målsætning om, at yngle- og rasteområders økologiske funktion bevarer.

Yngleområder defineres i vejledningen som de områder, der skal bruges til parring og fødsel, og endvidere dækker området i nærheden af rede- eller fødselsstedet, hvis afkommet er afhængigt af sådanne områder.

Rasteområder defineres som de områder, der benyttes af et dyr eller en gruppe af dyr, når de ikke er aktive. Rasteområder omfatter også strukturer, som dyr etablerer som rasteområder, f.eks. reder, huler eller skjulesteder, jf. EU-Kommissionens habitatvejledning, pkt. 2.52-2.57.

Tilsvarende ses i Miljøstyrelsens habitatvejledning om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, Miljøstyrelsen, december 2020 (herefter Miljøstyrelsens habitatvejledning). I Miljøstyrelsens habitatvejledning punkt 9.4.1, anføres tilsvarende, at rasteområder også er områder, der er vigtige for at sikre overlevelsen af enkelte dyr eller bestande, når de er i hvile.

Rasteområder er således områder, hvor arten i eller uden for yngletiden opholder sig for at hvile, sove eller overvintre (dvale) samt i skjul i større koncentrationer (flokker) og for at opfylde vigtige livsfunktioner (solbadning eller lignende). Fælles for yngle- og rasteområder er, at de anvendes regelmæssigt af arten.

Ved et yngle- eller rasteområde i habitatdirektivets stand af en art yngler eller raster. Betydningen af de enkelte lokaliteter i netværket kan afhænge af bestandens tæthed og spredningsmuligheder. Ved vurderingen af om et yngle- eller rasteområde beskadiges eller ødelægges, er det afgørende, om den økologiske funktionalitet af netværket af lokaliteter kan opretholdes på mindst samme niveau som hidtil, jf. EU-kommissionens habitatvejledning punkt 2.52 og Miljøstyrelsens habitatvejledning punkt 9.7.1.4. Formålet med habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra d, er at opretholde yngle- og rasteområders økologiske funktion.

I forhold til aktiviteter, der kan påvirke yngle- eller rasteområder, skal der ifølge EU-Kommissionens vejledning sondres mellem aktiviteter, der kan rummes inden for habitatdirektivets artikel 12 og aktiviteter, der kræver fravigelse i medfør af direktivets artikel 16.

Hvor der er tale om en fravigelse efter artikel 16, vil kompensationsforanstaltninger have til formål at kompensere for specifikke negative virkninger på en art og indebærer således, at der sker eller er sket en beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområde.

Dette er ikke tilfældet for foranstaltninger til sikring af økologisk funktionalitet, som sikrer, at yngle- eller rasteområdets økologiske funktionalitet forbliver fuldstændig intakt (kvantitativt og kvalitativt), når aktiviteten har fundet sted (afværgeforanstaltninger), jf. EU-Kommissionens habitatvejledning, pkt. 2.73.

Anvendelse af undtagelsen bør være sidste udvej, jf. EU-Kommissionens vejledning om beskyttede dyrearter jf. EU-Kommissionens habitatvejledning, pkt. 3-57.

7.2. Hovedanbringender

Det gøres gældende, at det afgørende tidspunkt for Rettens vurdering af, om Transportministeren har iagttaget sine forpligtelser efter VVM-direktivet er datoen for Lovforslaget vedtages ved 3. behandling, dvs. den 15. maj 2024, eller senest den dag, hvor loven får lovskraft ved stadfæstelse, jf. grundlovens § 22.

Det gøres gældende, at anlægsloven ikke opfylder kravene i artikel 16, stk. 1, litra c, tre betingelser for fravigelse for så vidt angår Bilag IV-arten "odder":

- Der findes ikke nogen anden brugbar løsning
- Fravigelse er ikke til hinder for opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde
- og fravigelse er bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser.

Fravigelse kan kun ske, hvis alle betingelserne i artikel 16 er opfyldt.

Det gøres gældende, at bevisbyrden herfor påhviler sagsøgte, jf. EUD i C-342/05, Kommissionen mod Finland, præmis 25:

"Da artikel 16, stk. 1, fastsætter en undtagelsesordning, som skal fortolkes strengt og **pålægge den myndighed, som træffer beslutningen, bevisbyrden for, at de krævede betingelser foreligger for hver fravigelse**, skal medlemsstaterne sikre, at enhver handling, der påvirker de beskyttede arter, kun tillades ved beslutninger, som indeholder en præcis og tilstrækkelig begrundelse, som henviser til begrundelser, betingelser og krav i habitatdirektivets artikel 16, stk. 1"

7.3. Retlig mangel: Ikke bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser

Det gøres gældende, at anlægsloven ikke opfylder kravene i artikel 16, stk. 1, litra c, om bydende nødvendige samfundshensyn afvejet mod de interesser der beskyttes ved habitatdirektivet.

EU kommissionens vejledning C (2021) af 12. oktober 2021 indeholder side 56, følgende fortolkningsbidrag vedr. habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, litra c, i forhold til de bydende væsentlige samfundsinteresser:

" (3-28) Den tredje mulige begrundelse for at indrømme en fravigelse er "af bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser". Dette begreb er ikke defineret i direktivet, men i stykket nævnes **hensynet til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed**. Begrebet omfatter også andre ikke-specificerede hensyn, **f.eks. sociale eller økonomiske hensyn, årsager, der kan have væsentlige gavnlige virkninger på miljøet osv.** (listen er ikke udtømmende).

(...)

(3-32) For det andet skal den "væsentlige" karakter af denne samfundsinteresse understreges. Dette indebærer, at **ikke enhver form for samfundsinteresse af social eller økonomisk karakter er tilstrækkelig, navnlig ikke når de afvejes mod de interesser, der beskyttes ved direktivet**. Der er her behov for en omhyggelig afvejning af interesser. Det er også rimeligt at antage, at samfundsinteressen i de fleste tilfælde kun vil være væsentlig, hvis der er tale om en langsigtet interesse: kortsigtede interesser, der kun giver kortsigtede fordele, vil ikke være tilstrækkelige til at opveje den langsigtede betydning af bevaringen af en art."

Det fremgår af Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder (**Bilag 56, side 17**), om formålet med projektet:

"Formålet med en 3. Limfjordsforbindelse er at **forbedre fremkommeligheden over Limfjorden til og fra Vendsyssel**, i Aalborg, Nørresundby og det nærmeste opland. (...) Formålet med en 3. Limfjordsforbindelse er **at aflaste Limfjordstunnelen og Limfjordsbroen for trafik**."

Under opsummeringen angives om den bydende nødvendige samfundsinteresse (**Bilag 56, side 19**):

"Den 3. Limfjordsforbindelse er af bydende samfundsmæssig nødvendighed for at **sikre den trafikale sammenhæng på tværs af Limfjorden og de erhvervsmæssige interesser og udviklingsmuligheder** i områder. Forbindelsen vil **forbedre fremkommeligheden** over Limfjorden til og fra Vendsyssel, i Aalborg, Nørresundby og det nærmeste opland, og **reducere de trafikale konsekvenser ved trafikuheld og andre ikke-planlagte hændelser** blandt andet understøttet af et trafikledelsessystem, som kan guide trafikanterne."

Fravalget af alternativer er begrundet i anlægslovens bemærkninger, (**Bilag 62, afsnit 3.4.2.1**):

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

"Trængsel i myldretiden" der "gør trafikafviklingen ekstra sårbar overfor trafikuheld og trafikale hændelser", "uforudsete hændelser", "betydelige tidstab" er ikke bydende nødvendige samfundshensyn i habitatdirektivets forstand afvejet overfor de interesser, der skal beskyttes af habitatdirektivet.

Det fremgår af anlægslovens bemærkninger, (**Bilag 62, afsnit 3.4.2.1**), om 3) bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser

(...) Det vurderes derfor, at 3. Limfjordsforbindelse er samfundsmæssig nødvendig... I modsætning til en eventuel udbygning af E45 og anlæg af en paralleltunnel, vil en 3. Limfjordsforbindelse via Egholm medføre en **markant forbedring i fremkommeligheden** over Limfjorden. Derudover vil en 3. Limfjordsforbindelse kunne **reducere de trafikale konsekvenser ved trafikuheld og andre ikke-planlagte hændelser** i og omkring Limfjordstunnelen."

"Markant forbedring af fremkommeligheden" og "reducere de trafikale konsekvenser ved trafikuheld og andre planlagte hændelser" er heller ikke bydende nødvendige hensyn afvejet overfor de interesser, der skal beskyttes af habitatdirektivet.

7.4. Retlig mangel: Der er ikke godtgjort, at der ikke er brugbare alternativer

Det gøres gældende, at anlægsloven ikke opfylder kravene i artikel 16, stk. 1, litra c, om, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning.

Det anføres herom i anlægslovens bemærkninger (**Bilag 62, afsnit 3.4.2.1**),

"Vejdirektoratet, daværende Nordjyllands Amt og Aalborg Kommune har gennem en årrække gennemført en række undersøgelser med henblik på at vurdere alternativer til Egholmlinjen. Det er i forbindelse hermed vurderet, at der ikke findes **gangbare alternative** linjeføringer til Egholmlinjen. "

EU kommissionens vejledning C (2021) af 12. oktober 2021 indeholder side 56, følgende fortolkningsbidrag:

"(3-50) Ifølge Domstolens retspraksis vedrørende den tilsvarende bestemmelse i fugledirektivets artikel 9132, navnlig sag C-10/96, består analysen af, om der ikke findes "nogen anden brugbar løsning", af tre dele:

Hvilket problem eller hvilken særlig situation skal der sættes ind over for?

Findes der andre løsninger?

Hvis det er tilfældet, kan de så afhjælpe det problem eller den situation, som fravigelsen gælder?

7.4.1. Retlig mangel: Alternativer er ikke vurderet efter habitatdirektivets art 16

Det fremgår af Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder (**Bilag 56, side 21**), om de fravalgte alternativer, Egholm Vest (Fravalgt 1992), Egholm Øst (genoptaget 2002), Lindholm, Dannebrogsgade (fravalgt 1993 og 2002), Karolinelundsvej (fravalgt 1999), Paralleltunnel, Bouet, (fravalgt 1992), Rærup Vest, (fravalgt 1992), Rørup Øst (fravalgt 1992).

Begrundelsen for fravalgene angives som

"Fravalgene er bl.a. begrundet med, at alternativerne **ikke i tilstrækkelig grad modsvarede de trafikale behov**, havde uforholdsmæssigt store konsekvenser for det eksisterende bymiljø eller for store konsekvenser for naturen (sidstnævnte gælder især linjeføringen Egholm Vest, som forløber gennem selve Natura 2000-området)."

Det fremgår af vejdirektoratets indstilling til valg og fravalg efter VVM-2011, der gengives i Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder (**Bilag 56, side 24**), om baggrunden for sammenligningen af alternativerne:

"I Vejdirektoratets indstilling¹¹ til Transportministeriet af 17. januar 2012 er disse 3 alternativer sammenlignet med særlig vægt på forslagernes trafikale, miljømæssige, anlægs- og samfundsøkonomiske konsekvenser.

Følgende fremgår af indstillingen:

"Egholmlinjen har flere miljømæssige konsekvenser end Lindholmlinjen, da Lindholmlinjen ikke berører øen Egholm, og Lindholmlinjen er beliggende i større afstand end Egholmlinjen fra Natura 2000-områderne i den vestlige del af Limfjorden.

Lindholmlinjen vil til gengæld medføre et væsentligt indgreb i hele Vestbyens bystruktur, og Lindholmlinjen er ca. **768 mio. kr. dyrere end Egholmlinjen**. Med de i VVM-undersøgelsen foreslåede afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag anser Vejdirektoratet alt i alt Egholmlinjen for at være en mere hensigtsmæssig løsning end Lindholmlinjen.

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

Ud fra en samlet afvejning af de trafikale, miljømæssige og økonomiske hensyn er

det således Vejdirektoratets vurdering, at Egholmlinjen er den mest hensigtsmæssige og fremtidssikrede løsning til en 3. Limfjordsforbindelse.”

Det gøres gældende, at alle fravalgte alternativer, bortset fra Egholm Vest ikke er blevet vurderet som et alternativ efter habitatdirektivets artikel 16, der forudsætter en vurdering af om alternativer bedre vil kunne beskytte Bilag IV-arten odders yngle- og rasteområde og samtidig vil kunne afhjælpe ønsket om forbedret trafikale fremkommelighed over fjorden og færre uheld og utilsigtede hændelser, uanset om de måtte være dyrere (Lindholmlinjen) eller ”mindre hensigtsmæssige” (Østforbindelsen).

EU kommissionens vejledning C (2021) af 12. oktober 2021 indeholder side 56, følgende fortolkningsbidrag:

”Følgende bemærkninger er baseret Domstolens retspraksis vedrørende den tilsvarende bestemmelse om fravigelser i fugledirektivets artikel 9 og kan anvendes analogt på artikel 16.

(3-51) Analysen af, hvorvidt "der ikke findes nogen anden brugbar løsning", forudsætter, at der foreligger et specifikt problem eller en specifik situation, som skal afhjælpes. De kompetente nationale myndigheder opfordres til at afhjælpe dette problem eller denne situation **ved blandt de mulige alternativer at vælge den mest hensigtsmæssige løsning, som vil sikre den bedst mulige beskyttelse af arten, og som samtidig vil afhjælpe problemet/situationen.**

For at sikre streng beskyttelse af en art skal **alternativerne vurderes i forhold til forbuddene i artikel 12. De kan f.eks. omfatte alternative placeringer af projekter**, forskellige udviklingsniveauer eller -udformninger eller alternative aktiviteter, processer eller metoder.

(...)

(3-55) Kun hvis det er tilstrækkeligt påvist, at der ikke findes andre brugbare løsninger, enten fordi de ikke kan løse det specifikke problem, eller fordi de ikke er teknisk gennemførlige, og hvis de øvrige betingelser også er opfyldt, kan anvendelsen af fravigelsen anses for begrundet.

Hvis en foranstaltning til dels er brugbar, **selv om den ikke i tilstrækkelig grad løser problemet, men den stadig kan mindske eller afbøde problemet, bør den imidlertid gennemføres først.**

(...)

(3-56) Processen med at undersøge, om en anden løsning ikke er brugbar, skal baseres på en veldokumenteret vurdering af alle tilgængelige muligheder, herunder med hensyn til deres effektivitet, baseret på de bedste foreliggende faktiske oplysninger og data. **Vurderingen af brugbare løsninger skal afvejes i lyset af det overordnede mål om at opretholde eller genoprette den gunstige bevaringsstatus for de pågældende arter af fællesskabsbetydning (der skal derfor tages hensyn til bevaringsstatus, virkningen af yderligere uforsætlig eller ulovlig fjernelse af enheder og udsigterne for den pågældende bestand).** ”

EU kommissionens vejledning C (2021) af 12. oktober 2021 indeholder side 66, følgende fortolkningsbidrag:

(3-57) Artikel 16-fravigelser skal under alle omstændigheder anvendes som en sidste udvej. Det væsentlige fælles træk ved enhver fravigelsesordning er, at fravigelsen skal vige for alle andre krav fastsat i direktivet vedrørende beskyttelse.

(3-58) Den samme tilgang gælder for fortolkningen af begrebet "brugbar" eller "tilfredsstillende". Når der henses til fravigelsesordningens ekstraordinære karakter og medlemsstaternes forpligtelse i henhold til artikel 4, stk. 3, til at hjælpe EU med at udføre dens opgaver, **kan en fravigelse kun begrundes, hvis det objektivt påvises, at der ikke findes nogen.**

(3-60) Afgørelsen af, om en alternativ løsning er brugbar i en bestemt situation, skal baseres på forhold, der objektivt kan kontrolleres for f.eks. videnskabelige og tekniske oplysninger. **Når henses til fravigelsesordningens ekstraordinære karakter, er en undtagelse kun begrundet under sådanne omstændigheder, såfremt de grunde, der er til, at andre — som det umiddelbart synes — tilfredsstillende løsninger ikke kan vælges, objektivt er godtgjort.** Kravet om grundigt at overveje andre alternativer er således af afgørende betydning. Medlemsstaterne har begrænsede skønsmålinger, og hvis der findes en anden løsning, skal eventuelle argumenter for, at den ikke er tilfredsstillende eller brugbar, være overbevisende."

Dommen i sag C-182/02, Ligue pour la protection des oiseaux m.fl. mod Premier ministre og Ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, sag C-182/02, præmis 16, fastslår EU-Domstolens strenge tilgang til undtagelser i henhold til fugledirektivet. For at afgøre, om der fandtes en tilfredsstillende løsning, vurderede Domstolen både "behovet" for og "formålet" med undtagelsen. Denne dom bekræfter betydningen af at påvise, at der foreligger en tvingende begrundelse for en fravigelse.

Tilsvarende ses i C-344/03, dom af 15.12.2005, Kommissionen mod Finland, præmis 18-46.

7.4.2. Boret tunnel eller sænketunnel

Det fremgår af VVM-2011 (**Bilag 5, side 27**), at der har været undersøgt en løsning ved krydsning af Egholm med en længere tunnel. VVM-2011 indeholder også en vurdering af forslaget i forhold til Bilag IV-arten odder. Det fremgår heraf:

"Påvirkningen af den terrestriske natur i anlægsfasen er ikke væsentlig forskellig fra den foreslåede løsning, dog kan digegraven på sydsiden af øen reableres efter endt anlægsarbejde. Forstyrrelser af odder i anlægsfasen vil **være mindre**, da arbejdet i kystzonen er mindre omfattende. **Kyststrækningen langs sydsiden af Egholm vil være upåvirket**, og strandtudse og odder mv. kan spredes langs med kysten som i dag."

Det gøres gældende, at det fravalgte alternativ, boret tunnel eller sænketunnel under Egholm, udgør et alternativ, der ikke kan afvises som en brugbar løsning, således som det kræves, når undtagelsen i habitatdirektivets artikel 16, bringes i anvendelse, idet "tekniske vanskeligt og "økonomiske årsager" ikke udgør gyldige grunde til fravalg af alternativer, når undtagelsen i habitatdirektivets art. 16 skal anvendes.

Begrundelsen fra fravalg af alternativet i bemærkningerne til anlægsloven (**Bilag 62, afsnit 3.4.2.1**), om den boret tunnel eller en sænket tunnel under hele Limfjorden, er:

"På grund af bl.a. **de geotekniske forhold omkring Limfjorden** er det vurderet, at en boret tunnel eller en sænket tunnel under hele Limfjorden ikke er et brugbart alternativ til projektet."

Det fremgår ikke, hvorfor geotekniske forhold gør en boret tunnel ikke brugbar, men formentlig skyldes det at løsning er teknisk vanskelig og dermed bekostelig. Dette var nemlig den oprindelig begrundelse, da løsningen blev fravalgt, jf. Vejdirektoratets indstilling den 17. januar 2012, hvor begrundelsen er

"primært af **økonomiske årsager**. " (**Bilag 11, side 5**).

EU kommissionens vejledning C (2021) af 12. oktober 2021 indeholder side 56, følgende fortolkningsbidrag:

Ved vurderingen kan der også tages hensyn til proportionaliteten for så vidt angår omkostninger. Økonomiske omkostninger kan imidlertid ikke være den eneste afgørende faktor ved analysen af alternative løsninger. **Brugbare alternative løsninger kan navnlig ikke afvises fra starten med den begrundelse, at de ville være for dyre.**

7.4.3. Lindholmlinjen

Det fremgår af VVM-2011 (**Bilag 5, side 27**), at der har været undersøgt en løsning ved krydsning af Egholm med en længere tunnel. VVM-2011 indeholder også en vurdering af forslaget i forhold til Bilag IV-arten odder. Det fremgår heraf i forhold til beskyttede dyrearter, herunder odder:

"Et alternativ med en længere overdækning gennem Vestbyen for Lindholmlinjen **vil give bedre spredningsmuligheder for de dyrearter**, der er knyttet til bynaturen i området."

Det gøres gældende, at det fravalgte alternativ, Lindholmlinjen, ikke kan afvises som en brugbar løsning, således som det kræves, når undtagelsen i habitatdirektivets artikel 16, bringes i anvendelse.

Det anføres i bemærkningerne til anlægsloven (**Bilag 62, afsnit 3.4.2.1**), om Lindholmlinjen

"Lindholmlinjen blev bl.a. fravalgt grundet **det bynære forløb** i Aalborg Vest. "

Begrundelsen svarer ikke til den oprindelig begrundelse, da løsningen blev fravalgt, jf. Trafikaftale indgået den 7. februar 2012 (**Bilag 12**). Begrundelsen lyder:

”Med henblik på så vidt muligt at skabe **klarhed omkring planlægningen og arealudvikling** er parterne enige om på baggrund af VVM-redegørelsen, at Lindholmlinjen fravælges”.

Begrundelsen om klarhed i planlægningen gentages i Vejdirektoratets konsoliderende trafikberegninger (**Bilag 14**, side 2).

Det gøres gældende, at de nævnte begrundelser, ”bynært forløb”, ”klarhed om planlægningen og arealudvikling” udgør ikke gyldige grunde til fravalg af alternativer, når undtagelsen i habitatdirektivets art. 16 skal anvende, og den alternative trafikale løsning skal afvejes overfor hensynene i habitatdirektivet.

7.4.4. Udbygningen af E45

Det gøres gældende, at det fravalgte alternativ, Udbygning af E45, ikke kan afvises som en brugbar løsning, således som det kræves, når undtagelsen i habitatdirektivets artikel 16, bringes i anvendelse.

Det anføres i bemærkningerne til anlægsloven (**Bilag 62, afsnit 3.4.2.1**), om Udbygning af E45:

”Udbygning af E45 blev bl.a. fravalgt, dels fordi anlægsarbejdet vil medføre **store trafikantgener i en flerårig periode**, dels fordi løsningen vil medføre en **uændret koncentration af den fjordkrydsende trafik omkring E45 og Limfjordstunnelen** uden reelle alternativer og **uden at medføre reelle forbedringer for virksomheder** i den vestlige del af Aalborg og Vendsyssel.”

Bemærkningerne i anlægslovens gengivelse af sine grunde, er usaglig og usand, og ikke svarer til Vejdirektoratets oprindelige vurderinger (**Bilag 14, side 6**), der fastslår:

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

Dengang udbygningen af E45 blev fravalgt ved Trafikaftale indgået den 24. juni 2014 (**Bilag 15**), var begrundelsen:

”Beregningerne viser forsat, **at det er en linjeføring over Egholm, som er den samfundsøkonomiske bedste løsning**, og Vejdirektoratet fastholder på den baggrund sin indstilling om linjeføring i Egholmlinjen. **Parterne er enige om, at linjeføringen fastlægges i Egholmlinjen, svarende til vejdirektoratets indstilling**. Arealreservationen på den tilbageværende østlige forbindelse, der er 11 km. lang udbygning på R45 samt anlæg af paralleltunnel opgives.”

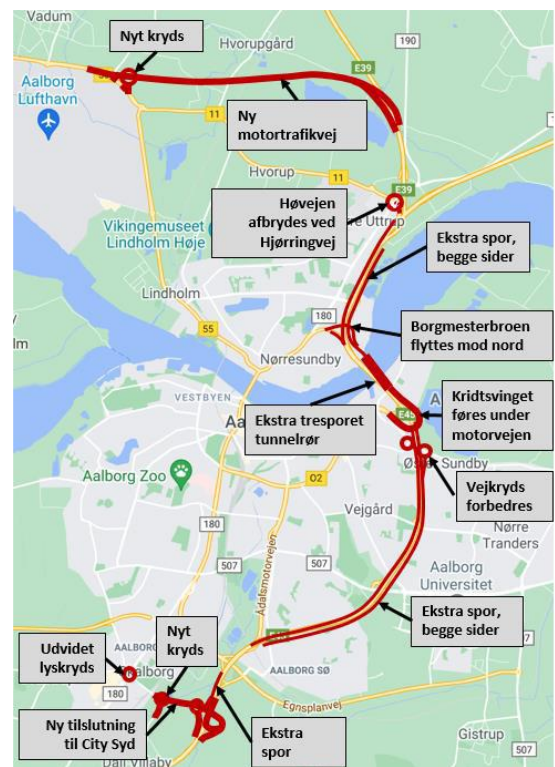
Det gøres gældende, at de nævnte begrundelser, ”store trafikantgener i en flerårig periode”, ”uden reelle forbedringer for virksomheder”, ”samfundsøkonomisk bedste løsning” ikke udgør gyldige grunde til fravalg af alternativer, når undtagelsen i habitatdirektivets art. 16 skal anvendes, og den alternative trafikale løsning skal afvejes overfor hensynene i habitatdirektivet.

7.4.5. Trafikforskernes alternativer: City forbindelse og ekstra tunnelrør med vendbar trafik retning

Det gøres gældende, at der er mange mulige alternativer, der ikke kræver en fravigelse fra habitatdirektivets artikel 16 i forhold til odder eller andre Bilag IV-arter, der ikke er forsøgt vurderet, herunder forslag fremsat af Borgerbevægelsens Talsmand K. A. Jørgensen, lektor emeritus, har i samarbejde Lektor, Emeritus Anker Lohmann-Hansen fremsendt gennemarbejdede forslag til to nye mulige alternativer ved den nuværende tunnel ved E45, City tunnel og Et ekstra reversibelt rør. Både i høringssvar, ved personlige henvendelser og ved foretræde for transportudvalget.



City tunnel



Reversibelt rør

Citytunnel leder den bymæssige trafik, der nu krydser Limfjorden i tunnel, uden om E45-tunellen i sin egen nye tunnel. Det reversible rør giver

aflastningsmulighed, der kan følge trafikstrømmen, når behovet er størst, dvs. i morgenspidstimen nord fra til Aalborg, eftermiddagsspidstimen fra Aalborg og nordpå.

Begge genopretter uhensigtsmæssigheder i til/frakørslerne på E45 ved den nuværende tunnel, der er årsag til mange utilsigtede hændelser. Blandt andet "kridtsvinget", der aktuelt leder ny trafik til E45 i overhalingsbanen lige før tunnelåbningen syd for fjorden, og Borgmestersvinget, der leder trafik af lige efter tunnelmundten nord for fjorden.

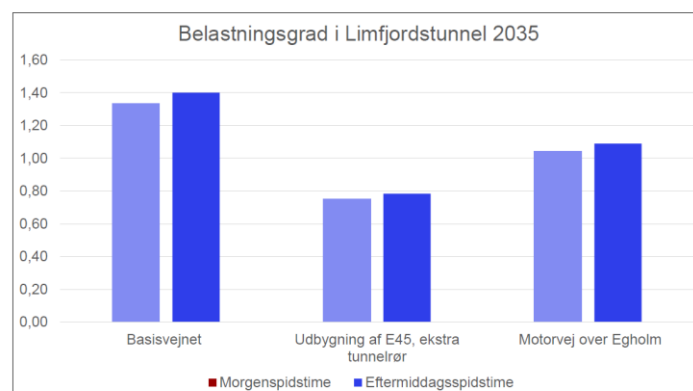
Det ene alternativ, Udbygning af E45 m. tunnel, samfundsmæssige rentabilitet er beregnet med Vejdirektoratets "Grønne Mobilitets Model" i 2024 (GMM) (**Bilag 125**, (**Bilag 123**) og (**Bilag 124**).

Talsmand K. A. Jørgensen konkluderer i sin analyse på (**Bilag 123**):

"Den specificerede udbygning af E45-løsning er den fagligt/sagligt mest fordelagtige og velafbalancerede løsning, sammenlignet med Egholmmotorvejen. **Trafikalt fjernes mest trængsel og i mange år frem.** Den er billigst, og samfundet får tillige en pæn gevinst ud af denne løsning. Den samfundsøkonomiske model indeholder isoleret set kun et begrænset antal effekter, og de mange andre effekter burde også vurderes og medregnes for begge løsninger, f.eks. bidrag vedrørende drikkevand, miljø, natur, m.fl. **For E45-løsningen er en række af disse effekter mere positive end for Egholmmotorvejen.** Alt i alt giver E45-løsningen en afgørende god helhedsløsning."

Anker Lohmann-Hansens konklusion i sit skema (**Bilag 124**), viser tilsvarende, at de trafikale udfordringer med fremkommelighed, trafikale hændelser, og trængsel i Limfjordtunnelen kan løses med alternativet.

Forslaget gennemgås i forbindelse med eksperthøringen den 25. april 2024 af Otto Anker Nielsen, professor og divisionsleder, DTU, **Bilag 79, side 24**, der fremhæver forslagene som bedre trafikale løsninger end Egholmmotorvejen, vurderet 10 år frem i tiden, og konkluder **Bilag 79, side 27**, at det er løsninger der er "Billigere, mindre lokal miljøbelastning."



De samfundsmæssige beregninger viser endda at løsningen har en bedre samfundsmæssig forrentning (nytte) på 3,9 %, hvor Egholmforbindelsen kun har samfundsmæssig forrentning (nytte) på 3,5 %.

7.4.6. Proportionalitetsprincippet er tilsidesat

Det gøres gældende, at det ikke på det fornødne objektive grundlag, kan afvises, at der ikke findes nogen anden tilfredsstillende eller brugbar løsning, der er mindre indgribende (proportionalitetsprincippet).

I sag C-342/05 præciserede generaladvokaten proportionalitetsprincippet i punkt 24-27 i generaladvokatens forslag til afgørelse i sag C-342/05, hvor efter en foranstaltning

"ikke (må) gennemføres, **hvis dens formål kan opnås ved mindre indgribende midler**, altså ved en anden brugbar løsning i den forstand, hvori udtrykket er anvendt i direktivets artikel 16, stk. 1".

(...)

"En anden løsning er imidlertid ikke kun brugbar, hvis den ville opnå formålene med undtagelsen lige så godt, **men også, hvis de ved undtagelsen forårsagede ulemper ville stå i et uforholdsmæssigt forhold til de tilstræbte formål, og den anden løsning ville sikre et passende forhold**".

7.4.7. Ikke tidssvarende vurderinger af fravalgte alternativer

Det gøres gældende, at anlægsloven §§ 1-4 (**Bilag 1**) med tilhørende bemærkninger (**Bilag 62**) ikke opfylder mindstekravene i VVM-direktivets artikel 8a, stk. 1, litra a, jf. VVM-direktivets artikel 1, stk. 2. litra g, nr. iv, når habitatdirektivets artikel 16, skal bringes i anvendelse i forhold til Bilag IV-arten odder, idet linjeføringen er fastlagt på baggrund af oplysninger tilvejebragt af Vejdirektoratet i 2011, for mere end 13 år siden, og ikke indeholder tidssvarende vurderinger af alternativer, bortset fra et opslag på arter.dk den 1. september 2023.

Lindholmlinjen blev fravalgt ved Trafikaftale indgået den 7. februar 2012 (**Bilag 12**). Udbygningen af E45 blev fravalgt ved Trafikaftale indgået den 24. juni 2014 (**Bilag 15**). Begge forlig er indgået efter VVM-2011 og inden den opdaterede MKV-2021

I Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder (**Bilag 56, side 27**) vedr. Lindholmlinjen som et alternativ, anføres:

Der foreligger ikke registreringer af odder i undersøgelseskorridoren for Lindholmlinjen i VVM-undersøgelsen fra 2011. Der er i arter.dk (opslag af 1. september 2023) ikke registreret odder i selve tracéet for Lindholmforbindelsen, men der er i 2023 registreret en ung odder med fotodokumentation syd for fjorden ved færgelejet for Egholmfærgen og i 2022 ligeledes nord for fjorden i Lindholm Fjordpark. Odder fouragerer, raster og færdes med stor sandsynlighed langs kysten både syd og nord for fjorden, men det er ikke undersøgt, om der er yngleområder.

Odder vil således også kunne påvirkes ved etablering af Lindholmlinjen, men graden af påvirkning er vanskelig at fastlægge på det foreliggende grundlag. **Påvirkningen vil sandsynligvis være mindre** end ved forbindelsen over Egholm, idet færre kyststrækninger forstyrres, når tracéet ikke skal krydse en ø, og idet der er færre egnede levesteder for odderen i og nær bymæssig bebyggelse og den dertil knyttede forstyrrelse.”

I Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder (**Bilag 56, side 28**) vedr. Østforbindelsen afvises at kunne påvirke Bilag IV-arten odder (**Bilag 56, side 23**), da Østforbindelse kun påvirker få og små naturområder som ikke udgør yngle- og rasteområder for odder:

”Østforbindelsen fra VVM-undersøgelse 2011 går hovedsageligt gennem bymæssig bebyggelse og berører kun få og små naturområder. Ved denne forbindelse er der **ikke registreret odder**, hverken i VVM-undersøgelse 2011 eller i opslag i arter.dk pr. 1. september 2023, og etablering af en paralleltunnel vurderes ikke at kunne påvirke disse bilag IV-arter.”

7.5. Retlig mangel: Det kan ikke afvises at odders bevaringsstatus ”moderat ugunstig” påvirkes negativt

I Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder (**Bilag 56, side 31**), konkluderes

”Odder er listet som sårbar (VU) på den danske rødliste 2019 /6/. Ifølge artikel 17 indberetningen til EU fra 2019 er **odderen i gunstig bevaringsstatus i den atlantiske biogeografiske region**, med stabil udbredelse og stabile forhold i levesteder samt en forventet gunstig fremtidig udvikling.

Fravigelsen vurderes ikke at være til skade for opretholdelsen eller genopretningen af en gunstig bevaringsstatus for arten i dens naturlige udbredelsesområde. Fravigelsen påvirker odderens inden for et område af lokal karakter og idet de afværgende og kompenserende foranstaltninger vurderes at sikre, artens bevaringsstatus fortsat vil være gunstig i artens naturlige udbredelsesområde.”

Det gøres gældende, at den rette bevaringsstatus for odder er ”moderat ugunstig”, og ikke som anført af vejdirektoratet ”gunstig”

Det gøres gældende, at projektet er placeret i den ”kontinentale region”, og ikke som anført af vejdirektoratet ”i den atlantiske biografiske region”.

Det gøres gældende, at habitatdirektivets artikel 16 udelukker fravigelser, hvis den pågældende arts bestande ikke har en gunstig bevaringsstatus, medmindre det er bevist, at fravigelsen ikke kan forværre den ugunstige bevaringsstatus eller forhindre genetablering i en gunstig bevaringsstatus, jf. sag C-508/04, Kom mod Østrig, Saml 2007 I-3787, og C-342/05. Se også C-46/11, Kom mod Polen, dom af 2012-03-15.

Det gøres gældende, at habitatdirektivets artikel 16 vurdering om bevaringsstatus forværres, skal vurdere den lokale påvirkning, da fravigelses primære indvirkning vil være på den lokale bestand af arten, jf. EU-Domstolen har i sag C-674/17,

EU-Domstolen har i sag C-674/17, Luonnonsuojeluyhdistys Tapiola Pohjois-Savo – Kainuu ry, dom af 2019-10-10 om Bilag IV-arten ”ulv”, præmis 58 præciseret, at fravigelser skal anvendes hensigtsmæssigt for at tage højde for præcise krav og specifikke situationer.

Det følger heraf, at der også skal foretages **en vurdering af deres potentielle indvirkning på et lavere niveau (end biogeografisk region), da fravigelsens primære indvirkning vil være på den lokale bestand af arten.** Vurderingen på et lavere niveau skal da vurderes i forhold til situationen i større målestok (f.eks. biogeografisk, national eller grænseoverskridende) for at få en fuldstændig vurdering af fravigelsens virkning. Nettoresultatet af en fravigelse bør under alle omstændigheder være neutralt eller positivt for de relevante bestande af arten.”, jf. EU-Kommissionens vejledning om beskyttede dyrearter (Guidance document on the strict protection of animal species of Community interest under the Habitats Directive (2021/C 496/01)) et ”resume” side 1313 og tilsvarende i afsnit 3.2.2 pkt. 3-57”.

Det gøres gældende, at det ikke med den fornødne vished kan afvises på det foreliggende grundlag, at projektet trods dets afværgende og kompenserende foranstaltninger ikke kan forværre den ugunstige bevaringsstatus for odder i dens naturlige udbredelsesområde på Egholm, og at tilladelsen er i strid med habitatdirektivets artikel 16, stk. 1, litra c.

Det gøres gældende, at anlægsloven med tilhørende miljøkonsekvens-vurderinger ikke fastsætter tilstrækkeligt klare vilkår, der kan håndhæves, for de påkrævede afværgeforanstaltninger for Bilag IV-arten, odder, jf. habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra d) og VVM-direktivets artikel 8a.

Det gøres gældende, at de i anlægsloven med tilhørende miljøkonsekvens-vurderinger fastsatte afværgeforanstaltninger til sikring af yngle- eller rasteområdets økologiske funktionalitet forbliver fuldstændig intakt (kvantitativt og kvalitativt), når aktiviteten har fundet sted (afværgeforanstaltninger), er utilstrækkelige, jf. habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, litra d) sammenholdt med habitatdirektivets artikel 16, stk. 1.

7.5.1. Retlig mangel: Vejdirektoratet vurderer ud fra forkert bevaringsstatus

I Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder (**Bilag 56, side 31**), anføres indledningsvist:

"Ifølge artikel 17 indberetningen fra 2019 er odder **i gunstig bevaringsstatus i den atlantiske biogeografiske region**, med stabil udbredelse og stabile forhold i levesteder samt en forventet gunstig fremtidig udvikling /17/."

Som note /17/, angives:

"Fredshavn, J., Nygaard, B., Ejrnæs, R., Damgaard, C., Therkildsen, O.R., Elmeros, M., Wind, P., Johansson, L.S., Alnøe, A.B., Dahl, K., Nielsen, E.H., Pedersen, H.B., Svegaard, S., Galatius A. & Teilmann, J. 2019."

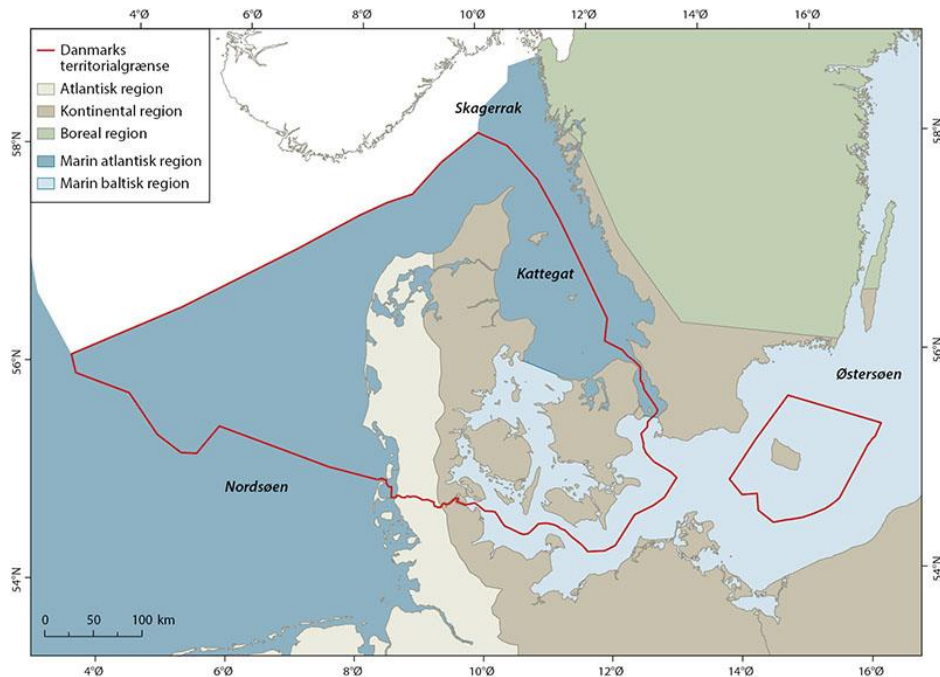
I konklusionen anføres om fravigelsens betydning for odder:

"Odder er listet som sårbar (VU) på den danske rødliste 2019 /6/. Ifølge artikel 17 indberetningen til EU fra 2019 **er odderen i gunstig bevaringsstatus i den atlantiske biogeografiske region**, med stabil udbredelse og stabile forhold i levesteder samt en forventet gunstig fremtidig udvikling.

Fravigelsen vurderes ikke at være til skade for opretholdelsen eller genopretningen af en gunstig bevaringsstatus for arten i dens naturlige udbredelsesområde. Fravigelsen påvirker odderens inden for et område af lokal karakter og idet de afværgende og kompenserende foranstaltninger vurderes at sikre, artens bevaringsstatus fortsat vil være gunstig i artens naturlige udbredelsesområde."

Det gøres gældende, at det udgør en retlig mangel, at anvende bevaringsstatus for odder i den atlantiske biogeografiske region, når projektet er placeret i den "kontinentale region", hvor vurderingen er "moderat ugunstig", jf. habitatdirektivets artikel 16.

De nationale vurderinger af bevaringsstatus skal foretages inden for de biogeografiske regioner, der er defineret af EU. EU har fastsat ni regioner fordelt på de 27 medlemslande. Danmark er omfattet af to biogeografiske regioner, den atlantiske og kontinentale. Grænsen mellem de to regioner går midt ned gennem Jylland. Projektet er placeret i den Kontinentale region (brun)



Odders bevaringsstatus for den "kontinentale region" var ifølge NOVANA "Moderat ugunstig" i 2019 (Fredshavn m.fl. 2019).

Odder

Sammenfatning

Tabellen sammenfatter de generelle udviklingstendenser for odder. Rødstestatus er baseret på vurderingerne i Rødliste 2030. Bevaringsstatus præsenterer den vurdering, der blev gennemført i 2019 og medtager således ikke data, der er indsamlet til denne rapport. Udviklingstendensen er for denne art vurderet på baggrund af registreringer i 10 km kvadrater i 2022.

Habitatdirektivet	Rødliste	Bevaringsstatus (Artikel 17 - 2019)		Periodens indsamlingsresultat	Udviklingstendens	
		Atlantisk	Kontinental		Atlantisk	Kontinental
Bilag II og IV	Sårbar (VU)	Gunstig	Moderat ugunstig	Registreret i 409 10 km- kvadrater	Stabil forekomst i Jylland	Stigende udbredelse på øerne, stabil forekomst i Jylland

Odder blev fundet i 409 af 519 undersøgte kvadrater ved NOVANA-overvågningen i foråret 2022. Den blev yderligere fundet i 19 kvadrater primært i Nordvestjylland uden for overvågningsperioden i 2022. Odder er udbredt i Jylland og på Fyn, den forekommer i et mindre område i Vestsjælland samt spredt på Lolland-Falster. Siden 2017 har odder øget sin forekomst på Fyn og Sjælland og omkringliggende øer.

7.5.2. Retlig mangel: Vejdirektoratets mangler en vurdering af den lokale odder bestandens størrelse og beliggenheden af odder hunnernes huler, for at kunne vurdere om anlægs- og driftsfase og betydning for odders bevaringsstatus.

Det gøres gældende, at det udgør en mangel, at Vejdirektoratet ingen vurderinger har om den lokale bestands størrelse på/ved Egholm i Øster Å systemet og i Lindholm Å systemet, og sårbarhed, herunder beliggenhed af

odder hunnernes ynglehuler, idet det ellers ikke er muligt at bedømme projektets konsekvenser i forhold til bestandsnedgang.

EU-Domstolen har i sag C-674/17, Luonnonsuojeluyhdistys Tapiola Pohjois-Savo – Kainuu ry, dom af 2019-10-10 om Bilag IV-arten ”ulv”, præmis 71: Antallet af enheder, der gives fravigelse for, skal fastlægges på grundlag af strengt videnskabelige oplysninger, som vedrører geografiske, klimatiske, miljømæssige og biologiske forhold, og i lyset af de oplysninger, som gør det muligt at bedømme situationen i forhold til den pågældende arts formering og samlede årlige dødelighed af naturlige årsager.

EU-Domstolen har i Grand hamster II-dommen, EU-Domstolens dom af 28. oktober 2021, 2. afd., sag C-357/20, Magistrat der Stadt Wien (Grand hamster - II), præmis 52, om at det ved en sådan vurdering skal der tages hensyn til de økologiske krav, der gælder for hver enkelt af de berørte dyrearter, som det pågældende individ tilhører, samt til situationen på individniveau for denne dyreart, som benytter det pågældende yngle- eller rasteområde.

7.5.3. Retlig mangel: Vejdirektoratets mangler vurdering af odders forventede nedgang i ynglesucces i anlægsfasen i anlægs- og driftsfase og betydning for odders bevaringsstatus

I Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder, (**Bilag 56, side 37**) anføres

”Anlægsarbejdet inddrager et område på omkring 9.000 m² den sydlige del af øen, som er yngle-rasteområde for odder. Der etableres nye levesteder for odder på den 21,2 ha store landudvidelse syd for Egholm. Der etableres således nye levesteder på et betydeligt større areal end det areal, der inddrages til anlægsprojektet for at kompensere for det areal, der inddrages, samt for at kompensere for den usikkerhed, der hersker omkring afværgeforanstaltningernes effekt.”

i Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder, (**Bilag 56, side 45**) anføres

”Samlet bliver op mod 40.000 m² levested for odder nedlagt eller påvirket af projektet i hhv. anlægsfase og driftsfase. Det bliver etableret 212.000 m² nye levesteder for arten som afværge- og kompensation for de nedlagte og påvirkede områder. De nye naturområder skal være etableret og i funktion, inden anlægsperioden for projektet påbegyndes. Ansvaret for etableringen samt overvågning af de nye naturområders funktion ligger hos bygherre (Vejdirektoratet).”

I Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder, (**Bilag 56, side 45**) anføres

"Ifølge miljøkonsekvensrapportens støj kortlægning for området vil **ca. 10.000 m² af odderens yngleområde blive stærkt påvirket af støj (63-68 dB) og ca. 20.000 m² vil blive moderat påvirket af støj (58-63 dB) i motorvejens driftsfase.** For at sænke støjpåvirkningen bliver der etableret støjfaskærmning langs tunnelportalen. I forbindelse med landopfyldningen etableres desuden nye levesteder med potentielle yngle- og rastesteder længere væk fra vejanlægget og dermed støj kilden."

Det gøres gældende, at det udgør en mangel, at Vejdirektoratets ingen vurderinger har angående betydningen for odders fremtidige yngle-succesen at 9000 m² diger og digegrave fjernes i anlægsfasen, at op til 40.000 m² yngle- og rasteområder inddrages eller påvirkes i anlægs- og driftsfase, at 10.000 m² af odderens yngleområde blive stærkt påvirket af støj (63-68 dB) og ca. 20.000 m² vil blive moderat påvirket af støj (58-63 dB) i motorvejens driftsfase for odders bevaringsstatus.

7.5.4. Retlig mangel: Vejdirektoratets vurderer ikke de samlede miljøpåvirkningers betydning for odders bevaringsstatus

I Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder, er det kun vurderet, at Egholm og omkringliggende akvatiske habitater er yngleområde for odder (**Bilag 56, side 31**) og at området ved de to søer i Klostereng indgår i det samlede yngle-rasteområde for odder i Limfjorden omkring Egholm (**Bilag 56, side 31**). Samtidig anføres, at odder forekommer i Øster Å-systemet (**Bilag 56, side 31**), Lindholm Å-systemet og Lindholm Fjordpark (**Bilag 56, side 32**). Alle økosystemer påvirkes af projektet.

Det gøres gældende, at det udgør en retlig mangel, at, projektets kumulative virkninger for odders yngle- og rasteområder i Øster Å-systemet, herunder ved dambruget ved Bonderupvej sydligst i korridoren og ved Østerås krydsning af Dallvej ved Dall Villaby, og Lindholm Å ikke indgår vurderingen vedr. projektets mulige påvirkning af odders bevaringsstatus.

Yngle- og rastesteder for odder kan ikke isoleres fra resten af levestedet, og det samlede netværk af levesteder, der ikke kan afvises at udgøre en del af de samme odders yngle- og rasteområde.

7.5.5. Retlig mangel: Vejdirektoratets vurderer ikke trusler for odders bevaringsstatus i anlægsfasen i forhold til forringelse af kvalitet af vandmiljøet

I Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder (**Bilag 56, side 33**), indgår en vurdering af bestandens påvirkning på grund Midlertidig og permanent arealinddragelse af hele eller dele af lokaliteter med levesteder, anlægsarbejde i områder, der er yngle- og rasteområde for odder med forstyrrelse i form af støj, færdsel og lys, for de 3 strækninger.

Det gøres gældende, at det udgør en retlig mangel, at konsekvenserne af gravearbejdet i Limfjorden på kvaliteten af vandmiljøet slet ikke indgår i vurderingen som en mulig påvirkning af odders bevaringsstatus.

Odder er ifølge den biologfaglige videnskabelige litteratur (Hansen & Rytter 2023, Petersen m.fl. 2023), er truet af forurening med persistente miljøgifte og tungmetaller, fx PFAS'er, pesticider og kviksølv, der ophobes op gennem fødekæden (fx Dibbern m.fl. 2019), og forurening med næringsstoffer fra landbruget og anden industri kan forringe kvaliteten af levesteder, når vandmiljøet ødelægges og fødegrundlaget for odder reduceres eller helt forsvinder.

7.5.6. Retlig mangel: Vejdirektoratets vurderinger af de påkrævede afværge- og kompensationsforanstaltninger er baseret på gisning og ikke tilstrækkelig vished som påkrævet, jf. habitatdirektivet

I Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder (**Bilag 56, side 37-39**), anføres om vurderingen af afværge- og kompensationsforanstaltningernes mulige effekt:

”Der er **ingen videnskabelige undersøgelser** af effekter af trafikstøj eller anlægsstøj på yngle- og rasteområder for odder og heller ikke for områdernes økologiske funktionalitet /16/. Der er ligeledes **ingen videnskabelige undersøgelser** eller erfaringer, der kan påvise, at de foreslåede afværgeforanstaltninger eller andre typer af afværge-foranstaltninger vil være fuldt funktionelle /16/.

De foreslåede afværgeforanstaltninger skaber et område, der vil have tilsvarende levesteder som det område, der fjernes. Hvorvidt levestederne vil blive anvendt af odder, afhænger bl.a. af kvaliteten af de nye områder som yngle- og rasteområde og til spredning. Da støjens påvirkning på odder ikke er videnskabeligt undersøgt, kan det derfor ikke udelukkes, at der vil ske en væsentlig påvirkning af både eksisterende nærliggende yngle- og rasteområder og nyetablerede yngle-rasteområder på den sydlige del af Egholm.”

(...)

Det vurderes samlet i miljøkonsekvensrapporten, at motorvejens påvirkning af odderens muligheder for at yngle og raste i anlægsperioden potentielt er væsentlig, da de foreslåede afværgetiltag ikke med sikkerhed hindrer en påvirkning af et yngle- og rasteområde. **Områdets økologiske funktionalitet for odder vurderes således ikke med sikkerhed at kunne opretholdes på strækningen.** Afværgetiltagene forventes at kunne reducere den væsentlige påvirkning, men funktionaliteten af afværgetiltagene kendes ikke.”

(...)

På trods af de foreslåede afværgetiltag **kan det ikke udelukkes, at der er en væsentlig påvirkning af yngle- og rasteområdet på den sydlige del af Egholm** /16/. Dette dels på grund af manglende viden om artens brug af området, dels grundet manglende viden om afværgetiltagernes effekt, samt manglende viden om effekten af trafikstøj på odderen.

(...)

Det vurderes samlet, at motorvejens påvirkning af odderens muligheder for at yngle- og raste i driftsperioden er væsentlig, **da de foreslåede afværgetiltag ikke med sikkerhed hindrer en væsentlig påvirkning af et yngle- og rasteområde**. Områdets økologiske funktionalitet for odder vurderes således ikke med sikkerhed at kunne opretholdes på strækningen.

(...)

I forhold til habitatdirektivets beskyttelse af odderen som bilag IV-art vurderes at det således, at ødelæggelse af yngle- og rasteområder for odderen i driftsfasen **ikke med sikkerhed kan udelukkes, selvom de beskrevne afværgetiltag udføres**. Dette begrundes med, at der er videnskabelig usikkerhed/manglende viden om afværgetiltagenes virkning.

Det gøres gældende, at projektets afværge og kompensationsforanstaltninger ikke kan vurderes tilstrækkelige egnede til at forværring af odders "ugunstige bevaringsstatus" kan undgås, og at tilladelse derfor ikke kan gives, jf. "EU-Domstolen har i sag C-674/17, Luonnonsuojeluyhdistys Tapiola Pohjois-Savo – Kainuu ry, dom af 2019-10-10 om Bilag IV-arten "ulv", præmis 41:

"Det skal være godtgjort på grundlag af strengt videnskabelige oplysninger, at fravigelsen er egnet til at opfylde formålet, og det skal være godtgjort, at formålet med fravigelserne ikke kan opfyldes ved en anden brugbar løsning."

7.5.7. Retlig mangel: Vejdirektoratets har en lang række af andre projekter i den vurderer er baseret på gisning og ikke tilstrækkelig vished

Det gøres gældende, at projektets forværring af odders bevaringsstatus lokalt skal vurderes kumulativt med de andre projekter, der fremgår af Transportministerens vejplan.

7.6. Ulovlige vilkår om brug af ikke-selektive midler

Det anføres i Vejdirektoratets miljøvurdering vedr. fravigelse for Bilag IV-arten odder, **Bilag 56**:

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

Det anføres tilsvarende i bemærkningerne (**Bilag 62, afsnit 9.7.5.1., side 33**), at:

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

Det gøres gældende, at anlægslovens §§ (Bilag 1) med tilhørende bemærkninger (Bilag 62, afsnit 9.7.5.1., side 33) indeholder vilkår om forsætlig forstyrrelse af Bilag IV-arten odder, uden at dispensation til at fravigelse af habitatdirektivets artikel 12, stk.1, litra b, jf. artikel 16, stk. 1, litra c, er givet.

Det gøres gældende, at dispensation ikke kan gives, idet vilkårene forudsætter anvendelse af metoder med forbudte ikke-selektive midler, jf. habitatdirektivets artikel 15, jf. habitatdirektivets bilag VI litra a og litra b.

I habitatdirektivets bilag VI, litra a vedr. pattedyr, anføres som forbudte midler og metoder "båndoptagere", "elektriske og elektroniske apparater, som kan dræbe eller larme". I bilag VI, litra a og i Bilag VI, litra b anføres "motorkøretøjer i bevægelse" som forbudt.

Anlægslovens vilkår om støj fra maskiner, afspilning af lyde i dagtimer, aften og om morgenen og hen over natten er ulovlige, jf. habitatdirektivets artikel 16, jf. artikel 15 og forbuddene i habitatdirektivets Bilag IV.

Det gøres gældende, at det udgør en væsentlig retlig mangel, at en anlægslov tillader ulovlige metoder, der ikke er forenelig med habitatdirektivets artikel 15, jf. habitatdirektivets bilag VI litra a og litra b.

Manglen er væsentlig, da der heller ikke i loven er givet dispensation efter habitatdirektivets art. 16, stk. 1, litra c.

8. BEVISFØRELSE

Sagsøger ønsker under hovedforhandlingen herunder delhovedforhandlinger at afgive partsforklaring ved formand Else Marie Tolbøll suppleret af partsforklaring ved foreningens fagkyndige talsmænd, Kaj Jørgensen (trafik og samfundsmæssig forretning), Lisbeth Fast (asbest og strandtudse), Henrik Sakstrup (støj), Gitte Ramhøj (drikkevand) i forhold til specifikke emner, der foreslås udskilt til delhovedforhandlinger, når sagen er fuldt oplyst.

Derudover indkaldes vidner:

Henrik Mørch, der har boet på Egholm i en livstid. Han har registreret odderens færden og har kendskab til odderhunnernes huler og andre Bilag IV-arter på linjeføringen, og skal afgive forklaring herom.

Esben Buch, der er pensioneret naturvejleder, Aalborg Kommune. Han har også registreret odderens færden og har kendskab til odderhunnernes huler og andre Bilag IV-arter på linjeføringen, og skal afgive forklaring herom.

Der tages forbehold for indkaldelse af yderligere vidner, herunder sagkyndige vidner.

Der ud over tages forbehold for anmodning om syn- og skøn vedr. fagemner og anmodning om præjudiciel forelæggelse.

9. OPFORDRINGER

Opfordring (1)	Transportministeren opfordres til at fremlægge lister over høringsen af berørte myndigheder i forbindelse med Vejdirektoratets MKV-høring vedr. 3. Limfjordsforbindelse om MKV 2011, supplerende MKV 2021, opdaterende MKV 2023/2024 og fremlægge myndighedernes høringssvar.
-----------------------	---

- Opfordring (2)** Transportministeren opfordres til at oplyse, om andre offentlige myndigheder har anmodet om fristforlængelse på afgivelse af høringssvar ved Vejdirektoratets høringer vedr. 3. Limfjordsforbindelse om MKV 2011, supplerende MKV 2021, opdaterende MKV 2023/2024 og fremlægge anmodningerne herom og Vejdirektoratets svar.
- Opfordring (3)** Transportministeren opfordres til at oplyse om Folketinget og Transportudvalget har modtaget berørte myndigheders høringssvar, herunder Miljøstyrelsen og dens enheders høringssvar vedr. Vejdirektoratets MKV 2011, supplerende MKV 2021, opdaterende MKV 2023/2024 og i bekræftende fald at dokumentere dette.
- Opfordring (4)** Transportministeren opfordres til at fremlægge lister over høringen af berørte myndigheder i forbindelse med Transportministerens høringer vedr. udkast til forslag til anlægslov i 2021/2022 og forslag til anlægslov 2023/2024 og fremlægge samtlige myndighedernes høringssvar.
- Opfordring (5)** Transportministeren opfordres til at oplyse, om andre offentlige myndigheder har anmodet om fristforlængelse på afgivelse af høringssvar vedr. udkast til forslag til anlægslov i 2021/2022 og forslag til anlægslov 2023/2024 og fremlægge anmodningerne herom og Transportministerens svar.
- Opfordring (6)** Transportministeren opfordres til at oplyse om Folketinget og Transportudvalget har modtaget berørte myndigheders høringssvar vedr. udkast til forslag til anlægslov i 2021/2022 og forslag til anlægslov 2023/2024, og i bekræftende fald at dokumentere dette.

10. MOMS

Sagsøger er ikke momsregistreret.

11. PROCESUELLE MEDDELELSER

Processuelle meddelelser bedes sendt til advokat Louise Faber, Lysholt Faber Advokatanpartsselskab, Algade 15, 9000 Aalborg, med angivelse af jr. nr. 10100.

12. INDLEVEREDE BILAG

Bilag 1 – 2024-06-11 LOV om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse

- Bilag 2** – 2009-01-29 REG, Trafikaftale 2009
- Bilag 3** – 2011-06-01 VD, VVM-2011, sammenfattende rapport nr. 379, del 1
- Bilag 4** – 2011-06-01 VD, VVM-2011, sammenfattende rapport nr. 379, del 2
- Bilag 5** – 2011-06-01 VD, VVM-2011, miljøvurdering nr. 380, del 1
- Bilag 6** – 2011-06-01 VD, VVM-2011, miljøvurdering nr. 380, del 2
- Bilag 7** – 2011-06-01 VD, VVM-2011, miljøvurdering nr. 380, del 3
- Bilag 8** – 2011-06-01 VD, VVM-2011, redegørelse, Arealanvendelsesanalyse, rap. nr. 381
- Bilag 9** – 2012-01-01 VD, VVM-2011, høringsnotat
- Bilag 10** – 2012-01-17 VD, VVM-2011, indstilling til transportministeren
- Bilag 11** – 2012-01-17 VD, VVM-2011, bilag til indstillingen
- Bilag 12** – 2012-02-07 REG, Trafikaftale 2012
- Bilag 13** – 2013-03-21 REG, Trafikaftale 2013
- Bilag 14** – 2014-04-01 VD, Konsolidering af trafikberegninger
- Bilag 15** – 2014-06-24 REG, Trafikaftale 2014
- Bilag 16** – 2014-11-01 VD, Kundgørelse af byggelinjepålæg
- Bilag 17** – 2015-05-22 VD, Byggelinjeservitut, løbenummer 1006415614, (uddrag)
- Bilag 18** – 2018-11-30 REG, Aftale om finanslov-2019, uddrag
- Bilag 19** – 2018-12-20 REG, Finanslov-2019, uddrag
- Bilag 20** – 2019-01-09 VD, kommissorium opdatering af VVM (Egholmlinjen)
- Bilag 21** – 2019-03-12 REG, Trafikaftale 2019
- Bilag 22** – 2020-09-24 VD, MKV-2021, Opdatering, kortbilag til naturkortlægningsrapport
- Bilag 23** – 2020-11-01 VD, MKV-2021, Opdatering, afvandingsteknisk beskrivelse
- Bilag 24** – 2020-11-01 VD, MKV-2021, Opdatering, Skema Afvandingsteknisk beskrivelse
- Bilag 25** – 2020-12-01 VD, MKV-2021, Opdatering, vejteknisk beskrivelse
- Bilag 26** – 2021-01-01 VD, MKV-2021, Opdatering, teknisk beskrivelse af bygværker
- Bilag 27** – 2021-01-01 VD, MKV-2021, Opdatering, trafikberegninger med LTM
- Bilag 28** – 2021-02-01 VD, MKV-2021, Opdatering, teknisk beskrivelse af Egholmtunnelen
- Bilag 29** – 2021-02-01 VD, MKV-2021, Opdatering, teknisk beskrivelse af anlægslogistik
- Bilag 30** – 2021-02-01 VD, MKV-2021, Opdatering, Miljøkonsekvensrapport
- Bilag 31** – 2021-02-01 VD, MKV-2021, Opdatering, Resume af VVM-undersøgelsen
- Bilag 32** – 2021-02-01 VD, MKV-2021, Opdatering, Natura 2000-væsentlighedsvurdering
- Bilag 33** – 2021-02-01 VD, MKV-2021, Opdatering, teknisk beskrivelse af Egholmtunnelen
- Bilag 34** – 2021-02-01 VD, MKV-2021, Opdatering, samfundsøkonomiske analyse
- Bilag 35** – 2021-02-02 VD, MKV-2021, Opdatering, naturkortlægningsrapport
- Bilag 36** – 2021-02-04 VD, MKV-2021, Opdatering, hydraulisk modellering
- Bilag 37** – 2021-02-05 VD, MKV-2021, Opdatering, Teknisk beskrivelse anlægslogistik
- Bilag 38** – 2021-02-25 VD, MKV-2021, Opdatering, Høringsportalen
- Bilag 39** – 2021-04-01 VD, MKV-2021, Opdatering, Borgermøde, opsamlingsnotat

- Bilag 40** – 2021-06-28 REG Trafikaftale 2021
- Bilag 41** – 2021-08-01 VD, MKV-2021, Opdatering, Høringsnotat
- Bilag 42** – 2021-12-03 VD, LOVFORSLAG-2021, Høringsportalen
- Bilag 43** – 2021-12-03 VD, LOVFORSLAG-2021, UDKAST til lovforslag
- Bilag 44** – 2021-12-10 VD, LOVFORSLAG-2021, Rettet høringsbrev
- Bilag 45** – 2021-12-10 VD, MKV-2021, Opdatering, Indstilling til TRM
- Bilag 46** – 2022-03-08 TRM, LOVFORSLAG-2021 Resumé af høringssvar
- Bilag 47** – 2023-12-07 VD, MKV-2023, Supplerende, Pressemeddelelse
- Bilag 48** – 2023-12-07 VD, MKV-2023, Supplerende, Høringsportalen
- Bilag 49** – 2023-12-07 VD, MKV-2023, Supplerende, Projektets hjemmeside
- Bilag 50** – 2023-11-01 VD, MKV-2023, Supplerende miljøkonsekvensrapport
- Bilag 51** – 2023-11-01 VD, MKV-2023, Supplerende bilagsrapport
- Bilag 52** – 2023-10-01 VD, MKV-2023, Supplerende, Trafikberegninger
- Bilag 53** – 2023-10-01 VD, MKV-2023, Supplerende, Samfundsøkonomiske beregninger
- Bilag 54** – 2023-11-01 VD, MKV-2023, Supplerende, Klimamæssige konsekvenser
- Bilag 55** – 2023-11-01 VD, MKV-2023, Supplerende, Støjberegninger
- Bilag 56** – 2023-11-15 VD, MKV-2023, Vurdering af fravigelse for bilag IV-arten odder
- Bilag 57** – Projektbeskrivelse for 3. Limfjordsforbindelse
- Bilag 58** – 2023-12-07 TRM, LOVFORSLAG-2023, Høringsportalen
- Bilag 59** – 2023-12-07 TRM, LOVFORSLAG-2023
- Bilag 60** – 2023-12-07 TRM, LOVFORSLAG-2023, Høringsbrev
- Bilag 61** – 2023-12-07 TRM, LOVFORSLAG-2023, Høringsliste
- Bilag 62** – 2024-02-28 TRM, LOVFORSLAG L112 som fremsat
- Bilag 63** – 2024-02-28 TRM, LOVFORSLAG-2023, Høringssvar (4272 sider)
- Bilag 64** – 2024-02-28 TRM, LOVFORSLAG L112, Fremsættelsestale
- Bilag 65** – 2024-02-28 TRM, LOVFORSLAG-2023, Høringsnotatog fremsendelsesbrev
- Bilag 66** – 2024-02-28 VD.DK, Oversigt dokumenter
- Bilag 67** – 2024-03-14 VD, MKV-2023, Supplerende, høringsnotat
- Bilag 68** – 2024-03-14 TRM, Orienteringsbrev
- Bilag 69** – 2024-03-14 VD, MKV-2023, Supplerende, høringssvar
- Bilag 70** – 2024-02-15 VD.DK høringssvar Miljøstyrelsen
- Bilag 71** – 2024-02-15 MST, høringssvar, Bilag 1. ANA generelle bemærkninger
- Bilag 72** – 2024-02-15 MST, høringssvar, Bilag 3. Hav- og Vandmiljø
- Bilag 73** – 2024-02-15 MST, høringssvar Bilag 2. Erhverv.
- Bilag 74** – 2024-02-15 MST, Høringssvar, fremsendelsesmail
- Bilag 75** – 2024-02-15 MST, høringssvar, bilag 1a
- Bilag 76** – 2024-03-19 FT, LOVFORSLAG L112, 1. behandling
- Bilag 77** – 2024-03-19 FT, LOVFORSLAG L112, Tidsplan

- Bilag 78** – 2024-04-25 FT, LOVFORSLAG L112, Eksperthøring program
- Bilag 79** – 2024-04-25 FT, LOVFORSLAG L112, Eksperthøring oplæg
- Bilag 80** – 2024-04-30 FT, LOVFORSLAG L112, TRU Betænkning
- Bilag 81** – 2024-05-07 FT, LOVFORSLAG L112, 2. behandling
- Bilag 82** – 2024-05-08 FT, LOVBFORSLAG Theresa Scavenius, ændringsforslag om § 6
- Bilag 83** – 2024-05-08 FT, LOVFORSLAG L112, TRU Tillægsbetænkning
- Bilag 84** – 2024-05-14 FT, LOVFORSLAG L112, TRU Tilføjelse til Tillægsbetænkning
- Bilag 85** – 2024-05-14 FT, LOVFORSLAG L112, 3. behandling
- Bilag 86** – 2020-08-19 BB, Vedtægter
- Bilag 87** – 2024-11-04 BB, MST Afgørelse efter miljøbeskyttelsesloven
- Bilag 88** – 2025-04-15 BB, Medlemmer
- Bilag 89** – 2011-08-31 BB, MKV 2011, høringssvar
- Bilag 90** – 2021-04-30 BB, MKV 2021, høringssvar
- Bilag 91** – 2021-04-30 BB, MKV 2021, høringssvar Talsmand Henrik Sakstrup (støj)
- Bilag 92** – 2022-01-02 BB, Lovforslag 2021, høringssvar
- Bilag 93** – 2022-01-02 BB, Lovforslag 2021, Talsmand Henrik Sakstrup (støj),
- Bilag 94** – 2022-01-02 BB, Lovforslag 2021, Talsmand Henriks Sakstrup (trafikprognose)
- Bilag 95** – 2022-01-02 BB, Lovforslag 2021, Talsmand Kaj Jørgensen, (trafik og økonomi)
- Bilag 96** – 2022-01-02 BB, Lovforslag 2021, Talsmand Kaj Jørgensen (alternativer)
- Bilag 97** – 2023-11-16 BB, Brev til TM og TPU om beregning af de nye østlige alternativer
- Bilag 98** – 2023-11-16 BB, anmodning til TRM om beregning af de nye østlige alternativer
- Bilag 99** – 2023-12-04 TRM, afviser beregninger af alternativer
- Bilag 100** – 2023-12-15 BB, MKV 2023, anmodning om forlængelse af høringsperiode
- Bilag 101** – 2023-12-15 BB, MKV 2023, Klage over høringsperiode
- Bilag 102** – 2023-12-18 BB, MKV 2023, Supplerende bemærkninger til klage
- Bilag 103** – 2023-12-20 VD, MKV 2023, afviser fristforlængelse MKR-2023
- Bilag 104** – 2023-12-20 TRM, MKV 2023, afviser fristforlængelse MKR-2023
- Bilag 105** – 2024-01-03 BB, MKV 2023, Anmodning om parlamentarisk kontrol
- Bilag 106** – 2024-01-02 BB, MKV 2023, Anmodning om parlamentarisk kontrol
- Bilag 107** – 2024-01-11 BB, MKV/Lovforslag 2023, høringssvar, (sammenfattende resume)
- Bilag 108** – 2024-01-11 BB, MKV/Lovforslag 2023, Talsmand Henriks Sakstrup (Støj)
- Bilag 109** – 2024-01-11 BB, MKV/Lovforslag 2023, (resume EU-vurderinger)
- Bilag 110** – 2024-01-06 BB, MKV/Lovforslag 2023, Talsmand Lisbeth Fast (Asbest)
- Bilag 111** – 2024-01-11 BB, MKV/Lovforslag 2023, Talsmand Lisbeth Fast, (drikkevand)
- Bilag 112** – 2024-01-11 BB, MKV/Lovforslag 2023, Talsmand Lisbeth Fast, (Strandtudsen)
- Bilag 113** – 2024-01-11 BB, MKV/Lovforslag 2023, Talsmand Lisbeth Fast, (Knortegås)
- Bilag 114** – 2024-01-06 BB, MKV/Lovforslag 2023, Talsmand Gitte Ramhøj (drikkevand)
- Bilag 115** – 2024-01-10 BB, MKV/Lovforslag 2023, Talsmand Kaj Jørgensen (Trafik)

- Bilag 116** – 2024-01-10 BB, MKV/Lovforslag 2023, Talsmand Kaj Jørgensen (stemning)
- Bilag 117** – 2024-01-08 BB, MKV/Lovforslag 2023, Talsmand Oluf Jørgensen, (retssikkerhed)
- Bilag 118** – 2024-01-06 EV, MKV/Lovforslag 2023 Henrik Mørch (oddere)
- Bilag 119** – 2024-01-11 DN, MKV/Lovforslag 2023
- Bilag 120** – 2024-01-11 DOF, MKV/Lovforslag 2023, fugle
- Bilag 121** – 2024- 01-11 Esben Buch, MKV/Lovforslag 2023, Høringssvar
- Bilag 122** – 2024-04-22 BB, Pressemeddelelse resultat beregninger
- Bilag 123** – 2024-04-21 Kaj Jørgensen, Beregninger af udbygget E45-løsningen
- Bilag 124** – 2024-04-21 Anker Lohmann-Hansen, analyse udbygning af E45
- Bilag 125** – 2024-01-05 VD.DK, oversigt over motorvejsprojekter
- Bilag 126** – 2025-03-24 VD.DK, 3LFF, nyheder
- Bilag 127** – 2022, UFO, Tidslinje over udvikling og håndtering af Covid 19
- Bilag 128** – 2021-11-20 VD.DK Nyhed, Forurennet jord
- Bilag 129** – 2023-09-13 VD.DK Nyhed, Ingen fund af asbest og PFAS
- Bilag 130** – 2023-08-25 Kemiske analyser
- Bilag 131** – 2023-11-08 VD.DK Nyhed, Limfjorden undersøges

Aalborg den 15/4-2025



Louise Faber

Advokat (L), ph.d.