



AALBORG UNIVERSITET

**Transportministeriet**  
Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København K

**Institut for Bæredygtighed og Planlægning**  
**Det Danske Center for Miljøvurdering (DCEA)**  
Rendsburggade 14  
9000 Aalborg

Kontaktperson: Jannick Schmidt på vegne af  
DCEA  
Telefon: 4025 1299  
E-mail: jannick@plan.aau.dk

Dato: 11-01-2024

## Hørings svar til Forslag til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse

Hermed afsiges høringssvar til Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse. Det bemærkes at tilsvarende høringssvar er sendt til Vejdirektoratet vedr. Supplerende miljøkonsekvensvurdering 2023 for 3. Limfjordsforbindelse.

### 1. Væsentlige negative konsekvenser ift. begrænsede positive

Den Tredje Limfjordsforbindelse vil have såvel positive som negative indvirkninger:

Fordele/positive indvirkninger ved 3. Limfjordsforbindelse

- Der opnås en genvej på få minutter op mod Jammerbugt kommune, hvor kun 5 % af regionens befolkning bor - samt til en lufthavn, hvortil højst 500 biler dagligt vil ankomme syd fra via motorvejen.

Ulemper/negative indvirkninger ved 3. Limfjordsforbindelse (ifølge anlægsloven)

- Koste 7,8 mia. DKK
- Udlede 480.000 tons CO<sub>2</sub> i anlægsfasen og herefter 8.000 tons årligt
- Massive påvirkninger af natur syd, vest og nord for Aalborg – herunder store engområder og fuglehabitat
- Ødelægge Egholm som rekreativt område, som årligt har 100.000 besøgende
- Massive støj- og barrierer

Det taler for sig selv, at ulemper og omkostninger ikke står mål med fordelene. Der henstilles derfor til, at det nuværende forslag om Lov om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse ikke vedtages.

### 2. Fravær af alternativvurdering

VVM-redegørelsen har ikke medtaget en vurdering af et alternativ med et ekstrarør ved den eksisterende tunnel under Limfjorden – en sådan løsning ville i samme omfang løse trængselsproblemerne som forslaget til anlægsloven, det ville være billige, og ikke have ovenstående ulemper.

### 3. Manglende afværge og overvågning ift. udledning af drivhusgasemissioner

Jævnfør rapporten "Klimamæssige konsekvenser"<sup>1</sup>, så er den faglige vurdering af øget udledning af drivhusgasemissioner er væsentligt negativ, og derfor fordrer afværgeforanstaltninger. Det lovmæssige krav om forslag til afværge finder vi ikke er i overensstemmelse med gældende lov og vejledning.

I rapporten er følgende beskrevet: "Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaaftrykket ved produktion af eksempelvis asfalt og beton bliver først defineret i en efterfølgende udbudsproces." (side 4).

Den udskydelse af stillingtagen, uklarhed om konkret afværge samt manglende overvågning af en væsentlig indvirkning vurderes til dels ikke afspejle god praksis og dels ikke leve op til gældende regulering. Jf. eksempelvis Vejledning om Miljøvurdering af Konkrete Projekter (2023, side 57-58):

*"En beskrivelse af de påtænkte foranstaltninger ... Denne beskrivelse bør redegøre for, i hvilken grad de væsentlige skadelige virkninger på miljøet undgås, forebygges, begrænses eller neutraliseres og bør dække både anlægs- og driftsfasen. Dette afsnit knytter sig til lovens §27, hvorefter et projekt, der vil have væsentlig skadelige indvirkninger på miljøet, skal underlægges et overvågningsprogram".*

Det bemærkes at høringsperioden har været tilrettelagt hen over jul og nytår, hvilket har begrænset tiden til at gennemføre en fuld gennemlæsning og kommentering af lovforslag og medfølgende supplerende miljøkonsekvensvurdering.

På vegne af Det Danske Center for Miljøvurdering

Jannick Schmidt, professor

---

<sup>1</sup> <https://www.vejdirektoratet.dk/projekt/3-limfjordsforbindelse/dokumenter>