

Vejdirektoratet

Carsten Niebuhrs Gade 43
1577 København V
Telefon +45 7221 8800
info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk

Dato: 07-08-2025
Sagsnr.: 2025-232516
Sagsbehandler: NTEI

Afgørelse om at ændring af det sydlige udfletningsanlæg til 3. Limfjordsforbindelse er VVM-pligtigt

Trafikstyrelsen har den 6. marts 2025 modtaget en ansøgning fra Vejdirektoratet om ændring af det sydlige udfletningsanlæg for 3. Limfjordforbindelse.

Projektet er anmeldt efter lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse (LOV nr. 624 af 11/06/2024). Jf. lovens § 3 "Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1 og 2, skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v." Projektet er omfattet af vejlovens¹ bilag 2 punkt 13a. Trafikstyrelsen skal derfor gennemføre en screening af om projektet er omfattet af VVM-pligt i medfør af § 17 d i samme lovbekendtgørelse.

Trafikstyrelsens afgørelse

Trafikstyrelsen har efter en screening af sagen afgjort, at projektet er omfattet af VVM-pligt og derfor kræver at der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering. Styrelsen meddeler, at projektet ligeledes kræver administrativ tilladelse til projektet fra Trafikstyrelsen.

Begrundelse

Screeningen er foretaget med udgangspunkt i det konkrete projekt med det nuværende kendskab til evt. miljømæssige konsekvenser.

Formålet med Vejlovens kapitel 2a er blandt andet at inddrage offentligheden forud for, at der træffes beslutning om større anlægsprojekter, som potentielt kan have væsentlige indvirkninger på miljøet. Styrelsen vurderer på baggrund af nedenstående punkter, at det ikke kan udelukkes, at projektet vil medføre væsentlige negative påvirkninger.

¹ LBK nr. 435 af 24/04/2024 af lov om offentlige veje m.v. (Vejloven)



Trafikstyrelsen har i afgørelsen om, at projektet er omfattet af VVM-pligt lagt særligt vægt på, følgende tre punkter:

- Trafikstyrelsen vurderer, at der mangler beskrivelse af støjskærmenes visuelle påvirkning. På det nuværende grundlag kan det ikke udelukkes, at der vil være en væsentlig visuel påvirkning.
- Trafikstyrelsen vurderer, at der mangler en vurdering af projektets påvirkning af berørte målsatte vandforekomster, som følge af påvirkning med miljøfarlige forurenende stoffer, herunder overholdelse af gældende miljøkvalitetskrav. På nuværende grundlag kan det ikke vurderes om projektet vil medføre en midlertidig eller permanent forringelse af kvalitetselementernes tilstand, og om projektet vil være til hindre for målopfyldelse i vandområdet.
- Trafikstyrelsen vurderer, at der mangler en vurdering af de kulturmiljømæssige og arkitektoniske konsekvenser i forhold til Dall Kirke. Der kan derfor ikke udelukkes en væsentlig påvirkning af visuelle og kulturarvmæssige forhold ved Dall Kirke.

Trafikstyrelsen konstaterer i øvrigt, at:

- At Vejdirektoratet ikke har belyst risikoen for forekomst af ukendte fortidsminder i områderne berørt af det planlagte anlægsarbejde.
- At der mangler dokumentation for de seneste støjberegninger, samt konstaterer at nyligt opsatte støjskærme ikke indgår i de seneste beregninger.

Retsgrundlag

Trafikstyrelsen er myndighed for etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, jf. § 17 a i vejloven. Endvidere skal styrelsen vurdere, hvorvidt der skal udarbejdes en konsekvensvurdering for nærliggende Natura 2000-områder samt bilag IV-arter.

Afgørelse om VVM-pligt, herunder at projektet ikke kræver tilladelse, er truffet i henhold til § 17 d i vejloven.

Afgørelsen om, at der ikke skal udarbejdes Natura 2000-konsekvensvurdering for projektændringen er truffet jf. § 4 i VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter².

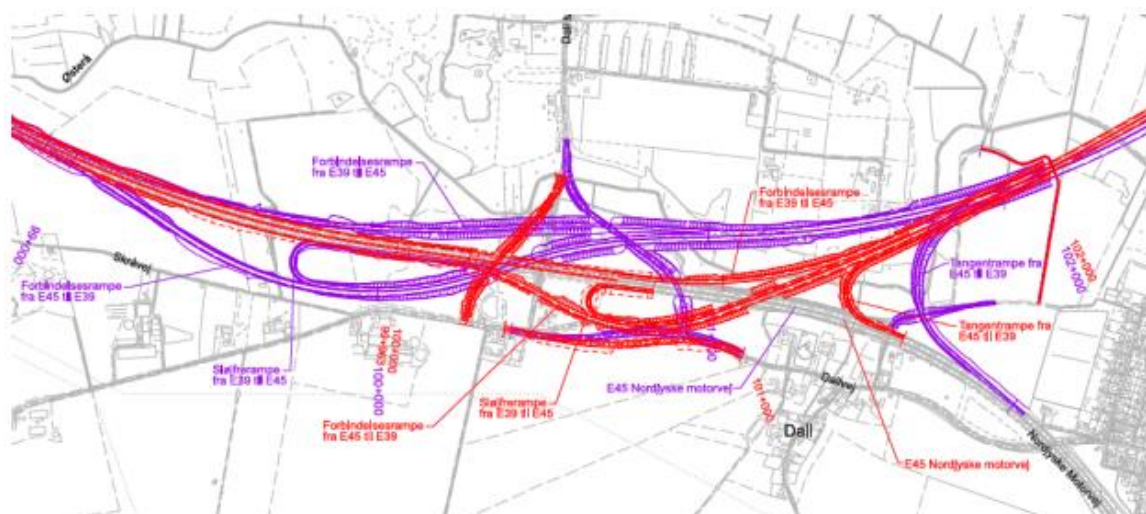
Sagsfremstilling

Den 3. Limfjordsforbindelse omfatter anlæg af en 20 km lang 4-sporet motorvej med forbindelse til E45 Nordjyske Motorvej i syd og E39 Hirtshalsmotorvejen i nord. Ændringsansøgningen omhandler udfletningsanlægget syd for Aalborg ved Svenstrup. Vejdirektoratet vil flytte udfletningsanlægget 730 m længere mod nord og komprimere udfletningsanlæggets udstrækning. Ændringen vil sikre en længere flettestrækning mellem tilslutningsanlægget ved

² BEK nr. 469 af 08/05/2024 om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter.



Svenstrup og den kommende udfletning ved Dall, således trafikflowet forbedres og risikoen for kødannelse på E45 modvirkes. Den oprindelige linjeføring er vist med lilla, mens den justerede er vist med rødt på kortet.



Figur 1 Oversigtskort over oprindelig linjeføring (lilla) samt justerede linjeføring (rødt)

Med justeringen vil forbindelsesrampen fra E45 mod E39 (den 3. Limfjordsforbindelse) komme tættere på landsbyen Dall. Rampen vil blive ført over motorvejen og vil være mere synlig for borgere i Dall. Ifølge Vejdirektoratet vil borgerne i Dall støjmæssigt sikres minimum samme støjdæmpning, som med den oprindelige løsning. Indkig til Dall Kirke fra det omgivende landskab vil, som i den oprindelige løsning, fortsat være en udfordring.

Høring

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens behandling forelagt ansøgningen for Naturstyrelsen, By-, Land- og Kirkeministeriet, Slots- og Kulturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, Erhvervsstyrelsen, Energistyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Friluftsrådet, Ejendomsforeningen Danmark, Dansk Ornitologisk Forening, Fritidshusejernes Landsforening, Landbrugsstyrelsen, Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelse, Bandedanmark, Energinet og Aalborg Kommune. Ligeledes har Trafikstyrelsen partshørt en række lodsejere, som blev vurderet at være part i sagen.

Projektansøgningen har endvidere været offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i perioden 28. marts 2025 til den 27. april 2025.

Trafikstyrelsen modtog i høringsperioden 39 høringssvar samt to høringssvar efter fristen fra myndigheder, foreninger og private. Høringssvarene omhandler emner vedrørende lovgrundlaget, høringsproces, linjeføring, landskabsforhold, Dall Kirke, støj, asbest og andre miljøforhold.

Størstedelen af de indkomne høringssvar omhandler, hvorvidt ændringen ligger inden for lovgrundlaget. Forholdet mellem anlægsloven for den oprindelige linjeføring og ændringen for den justerede linjeføring bør tydeliggøres af Vejdirektoratet i den kommende proces.

Alle høringssvar er videresendt til Vejdirektoratet til kommentering og ligger til grund for afgørelsen om, at projektet skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering.



Partshøring af Vejdirektoratet

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sagens afgørelse om VVM-pligt partshørt Vejdirektoratet den 16. juni 2025. Den 30. juni fremsendte Vejdirektoratet bemærkninger til partshøringen.

Vejdirektoratets bemærkninger til partshøringen, samt Trafikstyrelsens vurderinger er gengivet nedenstående:

Støjskærmenes visuelle påvirkning

Vejdirektoratet bemærker, at i ændringsforslaget fastholdes den planlagte støjskærm langs E45 i 6 meters højde. Herudover planlægges der etableret 1,5 m skærm på forbindelsesrampen ind mod Dall for at modvirke gener fra bilernes lyskegler samt indkig fra bilerne til Dall. Den supplerende skærm på forbindelsesrampen indgår i visualiseringen fra Dall mod syd, men indgår ikke i de viste støjberegninger. Der er dog gennemført støjberegning, hvor den supplerende støjskærm er indregnet, hvor det ses, at det kun medfører en mindre forbedring af støjforholdene i Dall. De visuelle påvirkninger af Dall Kirkes omgivelser reduceres ved at arbejde med materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene, hvilket vil være medvirkende til at nedtone det tekniske præg og forbedre den landskabelige indpasning. Dette kan medføre at der etableres en transparent og dermed støjreflekterende støjskærm foran Dall Kirke. I forbindelse med detailprojekteringen vil støjbelastningen blive genberegnet for at sikre, at effekten af støjafskærmningen fortsat er opfyldt herunder også, hvis der planlægges med en transparent støjskærm.

Påvirkning af berørte målsatte vandforekomster

Vejdirektoratet bemærker, at ændringerne ved det sydlige udledningsanlæg udgøres udelukkende af ændrede vejforløb/vejlængder og heraf afledte ændringer i nødvendig opbygning, herunder mindre ændring i mulighederne for afledning af vejvand grundet fortsat ønske om afledning ved gravitation. En følge heraf er, at placering af udledningpunkter har måtte ændres og udledningsflow følgelig er blevet justeret. Ændringsforslaget giver ikke anledning til ændringer, hvad angår forventet belastning, afvandingsmetode, behandlingsmetode (rensning i våde regnvandsbassiner = BAT), afledning til andre vandområder eller andre tiltag, der kan have miljømæssig betydning, hvad angår påvirkning af målsatte vandforekomster. Alle udledninger bliver fortsat til Østerå. Udledningen af vejvand til Østerå vil med de kompenserende tiltag (udtagning af landbrugsjord i omdrift for at kompensere for zink og kobber) ikke medføre en merpåvirkning af vandløbet med miljøfremmede stoffer. På den baggrund vurderes den kemiske konsekvens af påvirkningen af vandløbet fra udledning af vejvand at være mindre end eller tilsvarende MKV-projektets. I forbindelse med Genbesøg af Vandområdeplan 3 (VP3G), skal Vejdirektoratet uanfægtet endelig løsning, skulle opfylde evt. nye gældende regler. Eventuelle behov for ændringer i projektet foranlediget heraf afklares, når ny bekendtgørelse er vedtaget.

Kulturmiljømæssige og arkitektoniske konsekvenser for Dall Kirke

Vejdirektoratet bemærker, at i forbindelse med undersøgelsen af ændringsforslaget, er det vurderet, at påvirkningen ift. Dall Kirke, ligesom i projektet i MKV, er moderat. Udsynet fra Dall Kirke er både i projektet i MKV og i ændringsforslaget visuelt påvirket af den vedtagne 6 m høje støjskærm langs E45, dog vil toppen af lastbiler på forbindelsesrampen kunne ses i



ændringsforslaget. I et nyt fremsendt notat vises visualiseringer for både transparente og ikke-transparente støjskærme. I anlægslovens bemærkninger i afsnit 9.3.5 er det beskrevet, at der skal arbejdes med "materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene, hvilket vil være medvirkende til at nedtone det tekniske præg og forbedre den landskabelige indpasning.". Dette kan indbefatte anvendelsen af transparente i stedet for ikke-transparente støjskærme, hvorfor begge muligheder er vurderet, da dette ligeledes vil gælde for ændringsforslaget. Ændringsforslagets påvirkningsgrad på indkig vurderes derfor at være positiv.

Risiko for forekomst af ukendte fortidsminder i projektområdet

Vejdirektoratet bemærker, at de arkæologiske undersøgelser, der skal gennemføres efter vedtagelse af anlægsloven, vil blive udført inden anlægsarbejdet igangsættes. I høringssvaret fra Nordjyske Museer er anført, at "museet har samme anbefalinger til ændringsprojektet, som de havde til den tidligere linjeføring". Ligeledes er vedlagt den arkivalske kontrol, hvor undersøgelsen også andrager nærområderne, der er dækkende for ændringsforslaget. Vejdirektoratet oplyser, at Nordjyske Museer netop har foretaget arkæologiske forundersøgelser på en strækning imellem Hobrovej og Nibevej. Dette er sket efter projektets godkendelse ved linjebesigtelse og efter varsel, jf. vejlovens § 99. Vejdirektoratet vurderede, at den beskrevne proces vil være gældende også for ændringsforslaget, hvilket høringssvaret fra Nordjyske Museer understøtter.

Støjberegninger ifm. støjpåvirkninger

Høringen har medført påstande om, at projektændringen vil føre til en øget støjpåvirkning i Dall. Vejdirektoratet har fremført den modsatte påstand, at de støjmæssige konsekvenser ved Dall vil være ubetydelige. Vejdirektoratet henviser i deres bemærkninger til høringssvarene til opdaterede støjberegninger fra 2023. Vejdirektoratet oplyser at støjberegningen for ændringsforslaget er gennemført med de samme forudsætninger som projektet i MKV. I beregningen for ændringsforslaget er der langs Dall indregnet en 6 m høj støjskærm frem til forbindelsesrampen. Forbindelsesrampen fungerer i sig selv som en støjvold for støjen fra E45. De støjmæssige konsekvenser ved Dall vil være ubetydelige (mellem -1 og 1 dB), hvilket skyldes den planlagte støjafskærmning i ændringsforslaget. Det fremgår ligeledes, at støjpåvirkningen i det åbne land på Svenstrupholm er forbedret som resultat af, at motorvejens længdeprofil generelt er sænket i Østerådalen.

Trafikstyrelsens samlede vurdering

Trafikstyrelsen bemærker, at støjskærmen er funderet i anlægsloven hvortil den visuelle påvirkning vurderes moderat grundet de 400 meter til motorvejen. Støjskærmens placering er uændret, men placeringen af den supplerende skærm på forbindelsesrampen er ny. Trafikstyrelsen vurderer, at emnet ikke er blevet yderligere belyst og derfor kan det ikke afvises, at der er væsentlige visuelle påvirkninger fra støjskærmene. Vejdirektoratet beskriver, at de visuelle påvirkninger af Dall Kirkes omgivelser reduceres ved at arbejde med materialevalg og det visuelle udtryk af støjskærmene. På baggrund af den potentielt væsentlige visuelle påvirkning fra støjskærmene på Dall Kirkes omgivelser, kan dette forhold ikke endeligt vurderes ud fra det aktuelle grundlag



Det er blevet bemærket under høringen, at der i materialet er væsentlige mangler angående berørte målsatte vandforekomsters aktuelle tilstand for hvert kvalitetselement, lige som der er mangler i vurderingen af den samlede effekt på kystvandområde nr. 235 og af kvalitetselementet fytobenthos og fysisk-kemiske forhold for berørte vandløb og søer. Trafikstyrelsen bemærker, at Vejdirektoratet har beskrevet de målsatte vandforekomster generelt, men ikke besvarer høringssvaret om manglende vurdering kystvandområde nr. 235.

Trafikstyrelsen bemærker, at Vejdirektoratet har udarbejdet nye visualiseringer i deres fremsendte bilag 3, men undladt, at lave visualiseringer fra det kamerapunkt i den oprindelige miljøkonsekvensrapport, hvor rampen vil kunne ses. Vejdirektoratet vurderer i det nye fremsendte bilag 3, at påvirkningen er den samme som ved det anlægslovsvedtaget projekt, men skriver samtidigt, at i ændringsforslaget vil toppen af høje køretøjer være synlige, hvilket medfører en moderat øget visuel påvirkning set i relation til anlægslovens linjeføring. Herefter beskrives en lidt mindre påvirkning af indsyn til kirketårnet ved ændringsprojektet. Trafikstyrelsen kan på baggrund af partshøringen fortsat ikke udelukke, hvorvidt ændringsforslaget medfører væsentlig påvirkninger ifm. at broen over E45 kommer tættere på Dall og Dall Kirke.

Trafikstyrelsen vurderer, at da Nordjyske Museer har foretaget arkæologiske forundersøgelser på delstrækninger efter projektets godkendelse ved linjebesigtigelse, følges den vanlige procedure og Vejdirektoratet har således belyst risikoen for forekomst af ukendte fortidsminder i områderne.

Trafikstyrelsen bemærker, at fremsendte henvisning til dokumentation for de seneste støjberregninger er blevet opdateret i 2023. Dog trådte det oprindelige projekt i kraft den 1. juli 2024 og ændringsforslaget er udarbejdet efterfølgende.

Trafikstyrelsen vurderer, at den ansøgte projektændring ikke er tilstrækkeligt tydeligt beskrevet til, at der kan foretages en fuld og kvalificeret vurdering af dets karakter og potentielle væsentlige miljøpåvirkninger. Det fremgår ikke tilstrækkeligt tydeligt, hvad ændringen konkret indebærer, og beskrivelserne i det fremsendte materiale er i flere henseender uklare og vanskelige at forstå. Denne uklarhed medfører, at hverken naboer eller offentligheden i øvrigt har mulighed for at få det nødvendige overblik over projektet. Dette er problematisk i forhold til VVM-reglernes formål, herunder hensynet til offentlighedens indsig og inddragelse i sager, hvor der potentielt forekommer væsentlige miljøpåvirkninger. Det bør bemærkes, at det er en grundlæggende forudsætning for vurderingen af VVM-pligt, at projektets indhold og konsekvenser kan identificeres og forstås. Der er desuden i sagens forløb fremkommet nye oplysninger, som har betydning for forståelsen af projektet og dets mulige effekter. På det foreliggende grundlag kan det derfor ikke afvises, at projektet kan medføre væsentlige påvirkninger, særligt hvad angår visuelle forhold og støj, herunder i relation til afstandskrav og påvirkning af det omkringliggende landskab.

På denne baggrund vurderer Trafikstyrelsen, at der ikke kan træffes afgørelse om, at projektet er screenet fra VVM-pligt, da de nødvendige forudsætninger for en sådan afgørelse ikke er til stede.

Offentliggørelse

Afgørelsen vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside i henhold til § 17 m i vejloven, jf. § 8 i tilhørende VVM-bekendtgørelse om statslige vej- og jernbaneprojekter.



Klagevejledning

Trafikstyrelsens afgørelser truffet i henhold til vejlovens kapitel 2a, herunder § 17 d, kan ikke påklages til transportministeren eller anden administrativ myndighed, jævnfør lovens § 132, stk. 6, og § 30 i Trafikstyrelsens delegationsbekendtgørelse³.

Såfremt Trafikstyrelsens afgørelser efter lov om offentlige veje, kap. 2 a, ønskes efterprøvet ved domstolene, skal søgsmål til prøvelse være anlagt inden 6 måneder efter at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort, jf. lovens § 132, stk. 8.

Med venlig hilsen

Nina Teilmann
Fuldmægtig
Trafikstyrelsen

³ Bekendtgørelse nr. 2243 af 29/12/2020 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter.