



Fremsat den 20. marts 2024 af transportministeren (Thomas Danielsen)

Forslag

til

Lov om udbygning af Øresundsmotorvejen¹⁾

Kapitel 1

Anlægsprojektet

§ 1. Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til at udbygge Øresundsmotorvejen, jf. bilag 1.

Stk. 2. Sund & Bælt Holding A/S kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i stk. 1.

Kapitel 2

Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger

§ 2. Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, 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.

§ 3. Ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, udfører Sund & Bælt Holding A/S afværgeforanstaltninger i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange

§ 4. Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, kræver ikke tilladelse eller dispensation efter § 8 i lov om forurennet jord, § 65, stk. 1 og 2, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og kapitel 8 og 8 a i museumsloven finder ikke anvendelse ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.

Stk. 3. Hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1 og 2, varetages ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, af Sund & Bælt Holding A/S.

§ 5. Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter lov om vandforsyning m.v., lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om miljøbeskyttelse, eller regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, samt regler udstedt i medfør af disse love, kan påklages til transportministeren.

Stk. 3. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.

Stk. 4. Transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 5. De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

Stk. 6. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om at oplysningerne skal afgives i en bestemt form til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, 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, 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.

Kapitel 4

Ledningsarbejder

§ 6. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Sund & Bælt Holding A/S under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter lov om vandforsyning m.v. §§ 37 og 38, jf. § 40.

Stk. 3. Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af stk. 2.

§ 7. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, skal Sund & Bælt Holding A/S tage hensyn til ledninger omfattet af § 6 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed efter stk. 1 mellem Sund & Bælt Holding A/S og ejere af ledninger omfattet af § 6, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde lade ledningsarbejder efter stk. 2 udføre for ledningsejerens regning.

Stk. 4. Beslutter transportministeren at udføre ledningsarbejder, jf. stk. 3, kan ministeren overlade udførelsen af arbejdet til Sund & Bælt Holding A/S.

§ 8. Tvister om erstatning for ledningsarbejder efter §§ 6 og 7 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

Kapitel 5

Støjsoleringsordning

§ 9. Sund & Bælt Holding A/S etablerer en ordning, hvorefter der kan tildeles et tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte af Øresundsmotorvejen.

Stk. 2. Udpegning af helårsboliger skal ske på baggrund af en støjkortlægning, som Sund & Bælt Holding A/S udfører. Sund & Bælt Holding A/S kontakter ejerne af de helårsboliger, som er omfattet af ordningen, om muligheden for at søge tilskud.

Stk. 3. Sund & Bælt Holding A/S' tildeling af tilskud skal ske ud fra objektive kriterier fastsat af Sund & Bælt Holding A/S.

Stk. 4. Ansøgning om tilskud til facadeisolering af helårsboliger efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter, at det pågældende anlægsprojekt nævnt i § 1, stk. 1, er taget i brug.

Stk. 5. Sund & Bælt Holding A/S' afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til Transportministeriet. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Stk. 6. Ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter, at anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, er taget i brug.

Stk. 7. Forvaltningsloven finder anvendelse i forbindelse med Sund & Bælt Holding A/S' administration af støjsoleringsordningen.

Stk. 8. Efter indstilling fra Sund & Bælt Holding A/S udbetaler Vejdirektoratet tilskud med de midler, der er indbetalt af A/S Øresund til Vejdirektoratet på baggrund af Europa-Kommissionens afgørelse C(2024) 959 af 13. februar 2024. Vejdirektoratet udbetaler så længe det er dækket af de indbetalte midler omtalt i 1. pkt.

Stk. 9. Udbetales færre midler end afsat, jf. stk. 8, tilbageføres de ikke udmøntede midler til statskassen.

Stk. 10. Kan udbetaling af tilskud efter stk. 1 ikke dækkes af midler omfattet af stk. 8, udbetaler Sund & Bælt Holding A/S resten af tilskuddet.

Kapitel 6

Ekspropriation

§ 10. Transportministeren bemyndiges til for Sund & Bælt Holding A/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.

Stk. 2. Ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 3. Ved erstatningsfastsættelsen efter stk. 2 finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

§ 11. Sund & Bælt Holding A/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer m.v. efter § 10, stk. 1.

Kapitel 7

Sund & Bælt Holding A/S

§ 12. Sund & Bælt Holding A/S' rettigheder og pligter efter denne lov kan udøves af et selskab ejet helt eller delvist og direkte eller indirekte af Sund & Bælt Holding A/S.

Kapitel 8

Tilsyn og påbud

§ 13. Transportministeren fører tilsyn med, at Sund & Bælt Holding A/S overholder bestemmelserne i denne lov samt afgørelser truffet i medfør heraf.

Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet eller en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister til at udøve tilsynet efter stk. 1. Ministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en anden myndighed, som ministeren har henlagt tilsynet til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller påklages til anden administrativ myndighed.

§ 14. Transportministeren kan udstede påbud til Sund & Bælt Holding A/S om at gennemføre anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, inden for rammerne af denne lov og afgørelser udstedt i medfør af loven samt de udførte vurderinger af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet, jf. § 2.

Kapitel 9

Domstolsprøvelse

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

Stk. 2. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Kapitel 10

Straf

§ 16. Manglende efterkommelse af påbud udstedt efter § 14 straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 11

Ikrafttræden

§ 17. Loven træder i kraft den 1. juli 2024.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Kapitel 12

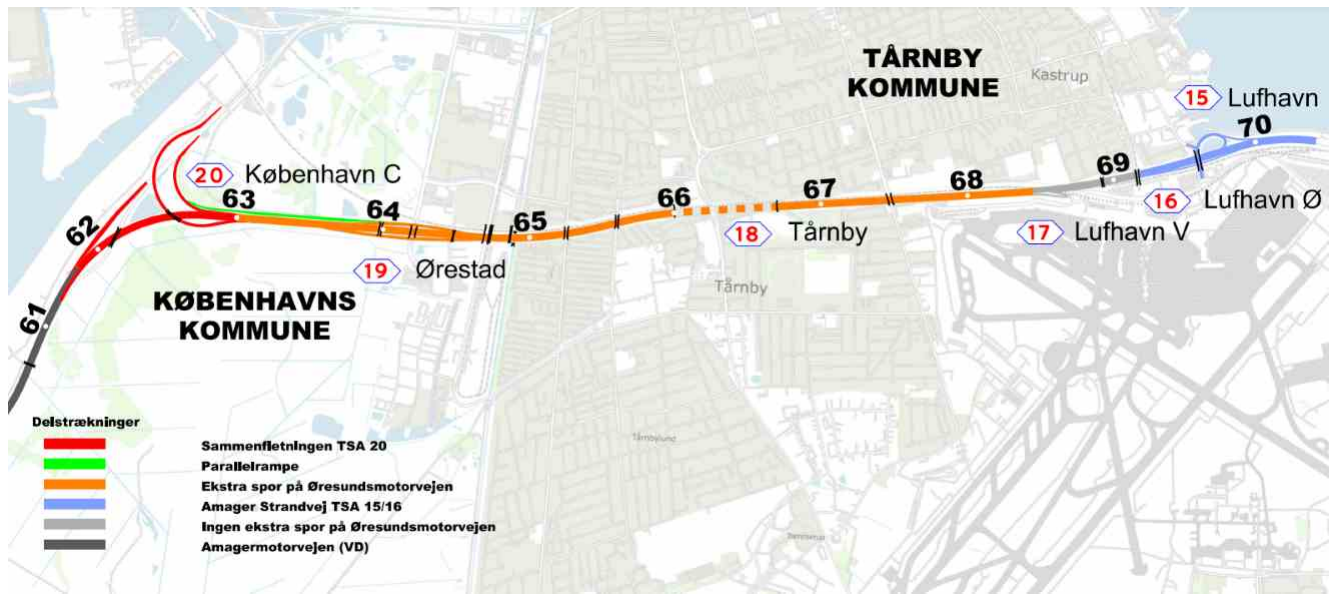
Ændring af anden lovgivning

§ 18. I lov om Sund & Bælt Holding A/S, jf. lov nr. 588 af 24. juni 2005 som ændret ved § 1 i lov nr. 1739 af 27. december 2016, § 1 i lov nr. 172 af 27. februar 2019, § 2 i lov nr. 808 af 9. juni 2020, § 2 i lov nr. 1676 af 19. december 2023 og § 17 i lov nr. 1797 af 28. december 2023 foretages følgende ændring:

1. I § 1 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Sund og Bælt Holding A/S skal efter transportministerens beslutning bistå staten med undersøgelser m.v. inden for områder med relation til henholdsvis transport eller infrastruktur.«

Bilag 1



*Bemærkning til lovforslaget**Almindelige bemærkninger***Indholdsfortegnelse**

- 1. Indledning**
- 2. Lovforslagets baggrund**
- 3. Lovforslagets hovedpunkter**
 - 3.1. Beskrivelse af anlægsprojektet**
 - 3.1.1. Udbygning af Øresundsmotorvejen med en ekstra vognbane i hver retning.*
 - 3.1.2. Udbygning af sammenfletningen med Amagermotorvejen*
 - 3.1.3. Etablering af parallelrampe ved Ørestad*
 - 3.1.4. Udbygning af tilslutningsanlægget til Amager Strandvej*
 - 3.2. Miljømæssige vurderinger**
 - 3.2.1. Gældende ret*
 - 3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.3. Forholdet til anden lovgivning**
 - 3.3.1. Gældende ret*
 - 3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.3.3. Fravigelse af anden lovgivning*
 - 3.4. Ledninger**
 - 3.4.1. Gældende ret*
 - 3.4.2. Transportministeriet overvejelse og den foreslåede ordning*
 - 3.5. Ændring af lov om Sund & Bælt Holding A/S**
 - 3.5.1. Gældende ret*
 - 3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
- 4. Ekspropriation**
 - 4.1. Gældende ret**
 - 4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning**
- 5. Konsekvenser for FN's Verdensmål**
- 6. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
 - 6.1. Anlægsøkonomi og tidsplan**
 - 6.2. Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
- 7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**
- 8. Administrative konsekvenser for borgerne**
- 9. Klimamæssige konsekvenser**
- 10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**
 - 10.1. Planforhold**

10.1.1. Eksisterende forhold

10.1.2. Påvirkninger i anlægsfasen

10.1.3. Påvirkninger i driftsfasen

10.2. Fredninger

10.2.1. Eksisterende forhold

10.2.2. Påvirkning under anlæg og efter anlæg

10.3. Natur, flora og fauna

10.3.1. Eksisterende forhold

10.3.2. Påvirkninger i anlægsfasen

10.3.3. Påvirkninger i driftsfasen

10.4. Natura 2000-væsentlighedsvurdering

10.4.1. Eksisterende forhold

10.4.2. Påvirkninger i anlægsfasen

10.4.3. Påvirkninger i driftsfasen

10.5. Støj og vibrationer

10.5.1. Eksisterende forhold

10.5.2. Påvirkninger i anlægsfasen

10.5.3. Påvirkninger i driftsfasen

10.6. Luftkvalitet og emissioner

10.6.1. Eksisterende forhold

10.6.2. Påvirkninger i anlægsfase

10.6.3. Påvirkninger i driftsfasen

10.7. Landskab, visualisering og lys

10.7.1. Eksisterende forhold

10.7.2. Påvirkninger i anlægsfasen

10.7.3. Påvirkninger i driftsfasen

10.8. Kulturarv og arkæologi

10.8.1. Eksisterende forhold

10.8.2. Påvirkninger i anlægs- og driftsfasen

10.9. Rekreative forhold, befolkning, sundhed og materielle goder

10.9.1. Eksisterende forhold

10.9.2. Påvirkninger i anlægsfasen

10.9.3. Påvirkninger i driftsfasen

10.10. Overfladevand og spildevand

10.10.1. Eksisterende forhold

10.10.2. Påvirkninger i anlægs- og driftsfasen

10.11. Grundvand

10.11.1. Eksisterende forhold

10.11.2. Påvirkninger i anlægsfasen

10.11.3. *Påvirkninger i driftsfasen*

10.12. Jord, affald, råstoffer og terrænforhold

10.12.1. *Eksisterende forhold*

10.12.2. *Påvirkninger i anlægsfasen*

10.12.3. *Påvirkninger i driftsfasen*

10.13. Afværgeforanstaltninger

10.14. Kumulative forhold

11. Forholdet til EU-retten

11.1. VVM-direktivet

11.2. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

11.3. Århus-konventionen

11.4. Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet

11.5. Havstrategidirektivet

12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

13. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget har til formål at forbedre fremkommeligheden på Øresundsmotorvejen og dermed løse trængselsproblemer i myldretiden, herunder udbygge sammenfletningen ved Amagermotorvej og udbygge tilslutningsanlægget til Amager Strandvej.

I lovforslagets § 1 bemyndiges Sund & Bælt Holding A/S til at udbygge Øresundsmotorvejen. Anlægsprojektet består af en udbygning af Øresundsmotorvejen med en vognbane i hver retning fra Vestamager til Lufthavn Vest, udbygning af sammenfletningen ved Amagermotorvejen, etablering af en ny parallelrampe ved Ørestad og udbygning af tilslutningsanlægget til Amager Strandvej.

Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre anlægsprojektet.

Loven vil udgøre miljøgodkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

Til brug for anlægsprojektet indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer anlægsprojektet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder m.v.

Den vedtagne lov skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Sund & Bælt Holding A/S kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet. I den forbindelse foreslås det, at transportministeren bemyndiges til for Sund & Bælt Holding A/S at ekspropriere de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet.

Det foreslås, at Sund & Bælt Holding A/S' rettigheder og

pligter kan udøves af et selskab ejet helt eller delvist og direkte eller indirekte af Sund & Bælt Holding A/S.

Det foreslås endvidere, at transportministeren fører tilsyn med, at Sund & Bælt Holding A/S overholder bestemmelserne i loven samt afgørelser truffet i medfør heraf. I den forbindelse kan ministeren udstede påbud. Transportministeren foreslås bemyndiget til at delegere sin kompetence til at føre tilsynet.

Herudover foreslås, at transportministeren med lovforslaget bemyndiges til at fastsætte regler om ophævelse af loven, der vedtages med dette lovforslag, når ministeren vurderer, at dette anlægsprojekt er færdigtableret, og lovens bestemmelser ikke længere finder anvendelse i praksis.

Afslutningsvist foreslås det at ændre lov om Sund & Bælt Holding A/S således, at der sker en kodificering af fast praksis ved, at det fremover fremgår af selskabets lovgrundlag, at Sund & Bælt Holding A/S efter transportministerens beslutning kan bistå staten med undersøgelser m.v. inden for områder med relation til henholdsvis transport og infrastruktur, da selskabet har oparbejdet erfaring og kompetencer vedrørende undersøgelser i relation til henholdsvis transport og infrastruktur, herunder særlig samfundskritisk infrastruktur, samt betalingsinfrastruktur.

2. Lovforslagets baggrund

Den 28. juni 2021 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet) sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne en aftale om Infrastrukturplan 2035. Nye Borgerlige er senere udtrådt af forli-

get. Den del af aftalen, der omfatter fremtidens veje, står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Infrastrukturplanen omfatter bl.a. det i lovforslagets § 1 nævnte anlægsprojekt.

Det fremgår af aftalen, at der afsættes 632 mio. kr. til en udbygning af Øresundsmotorvejen og 15 mio. kr. til gennemførelse af en miljøkonsekvensvurdering. Forud for den politiske aftale var der frem mod 2021 gennemført en forundersøgelse af en udbygning af Øresundsmotorvejen, der pegede på, at der et behov for en række ændringer i form af udbygning og tilslutninger, som er nødvendige for at opnå en forbedret trafikafvikling.

Forud for dette lovforslag er der gennemført en miljøkonsekvensvurdering af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet. Undersøgelserne er gennemført af Sund & Bælt Holding A/S, som ved bekendtgørelse nr. 45 af 17. januar 2023 (tidligere bekendtgørelse nr. 258 af 24. februar 2022) er bemyndiget til at udøve de beføjelser, som Vejdirektoratet er tillagt efter kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. i forbindelse med bl.a. udbygning af Øresundsmotorvejen.

Miljøkonsekvensrapporten har været i høring i perioden 13. oktober 2023 til den 8. december 2023. Der er modtaget 26 høringssvar, som er behandlet i Trafikstyrelsens høringsnotat. Alle dokumenterne tilgængelige på Sund & Bælt Holding A/S' hjemmeside. Miljøkonsekvensrapportens konklusioner er beskrevet i punkt 10.

Med Folketingets vedtagelse af lovforslaget bemyndiges Sund & Bælt Holding A/S til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med anlægsloven. Anlægsloven udgør således miljøtilladelsen til anlægsprojektet.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Beskrivelse af anlægsprojektet

Det nævnte anlægsprojekt i § 1 er en udbygning Øresundsmotorvejen og er derfor en udbygning af et allerede eksisterende motorvejsanlæg.

Omfattet af anlægsprojektet er en udbygning af Øresundsmotorvejen med en ekstra vognbane i hver retning fra Vestamager til Lufthavn Vest, udbygning af sammenfletningen ved Amagermotorvejen, etablering af en ny parallelrampe ved Ørestad og udbygning af tilslutningsanlægget til Amager Strandvej.

Nedenstående beskrivelse i punkt 3.1.1-3.1.4 er baseret på det anlægsprojekt, der er undersøgt og afrapporteret i miljøkonsekvensrapporten for anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1.

3.1.1. Udbygning af Øresundsmotorvejen med en ekstra vognbane i hver retning.

Strækningen fra de østvendte ramper i tilslutningsanlæg 20 (København C) til de vestvendte ramper i tilslutningsanlæg 18 (Tårnby) foreslås udvidet fra tre til fire vognbaner i hver retning ved at inddrage cirka to meter af midterrabatten og reducere de eksisterende nødsports- og vognbanebredder.

Strækningen fra de vestvendte ramper i tilslutningsanlæg 18 gennem Tårnbytunnelen og videre frem til tilslutningsanlæg 17 (Lufthavn Vest) foreslås udvidet fra to til tre vognbaner i hver retning ved at inddrage cirka to meter af midterrabatten og cirka 1,5 meter af yderrabatten til kørebane. Tårnbytunnelen er oprindeligt forberedt til tre vognbaner og et nødspor i hver retning.

Af hensyn til trafikikkerheden som følge af de reducerede vognbanebredder og de tætliggende tilslutningsanlæg nedsættes den skilte hastighed fra 110 km/t til 90 km/t på hele Øresundsmotorvejen.

3.1.2. Udbygning af sammenfletningen med Amagermotorvejen

Strækningen fra Amagermotorvejen til de østvendte ramper i tilslutningsanlæg 20 (København C) foreslås udvidet fra to til tre vognbaner i hver retning ved at inddrage cirka to meter af midterrabatten og cirka 1,5 meter af yderrabatten til kørebane, og vejforløbene tilpasses til udbygningen af Amagermotorvejen i samarbejde med Vejdirektoratet.

Anlægsarbejderne koordineres med Vejdirektoratet.

3.1.3. Etablering af parallelrampe ved Ørestad

Mellem tilslutningsanlæg 19 (Ørestad) og 20 (København C) foreslås der etableret en parallelrampe, der muliggør, at trafikken mellem disse tilslutningsanlæg ikke påvirker trafikken på Øresundsmotorvejen i vestgående retning. Rampen foreslås etableret med en vognbane og et nødspor adskilt fra motorvejen med en cirka 2,5 meter bred spærreflade.

3.1.4. Udbygning af tilslutningsanlægget til Amager Strandvej

Udbygningen af tilslutningsanlæg 15 (Lufthavn) og 16 (Lufthavn Ø) omfatter en ny rampe (en såkaldt fly-over rampe), der fører motorvejstrafikken fra vest, over motorvejen til Amager Strandvej på en ny bro med en vognbane og nødspor. Dette sikrer, at den pågældende trafik ikke belaster de to trafikryds på Amager Strandvej ved motorvejen.

Der foreslås etableret en ny rampe for Amager Strandvejs trafikken fra nord til Øresundsmotorvejen mod vest uden om det nordlige kryds, hvori trængslen derved reduceres. Den nye rampe etableres med en vognbane og med nødspor langs en del af rampen.

En ny stibro vil føre stitrafikken uden om rampetilslutningerne til Amager Strandvej for dels at forbedre trafikikkerheden og dels at reducere trængslen for biltrafikken til og fra motorvejen. På stibroen etableres en dobbeltrettet cykelsti og et dobbeltrettet fortov.

3.2. Miljømæssige vurderinger

3.2.1. Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og

private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse 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, jf. bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 (herefter benævnt one stop shop-bekendtgørelsen).

Reglerne for miljøvurderinger af Sund & Bælt Holding A/S med datterselskabers etablering, udbygning eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter findes i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 421 af 25. april 2023 (herefter vejloven) kapitel 2 a, idet Sund & Bælt Holding A/S er bemyndiget til at udøve de beføjelser, som Vejdirektoratet er tillagt efter kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. eller regler fastsat i medfør af samme kapitel, i forbindelse med udbygning af Øresundsmotorvejen, jf. § 1, stk. 1, nr. 2, i bekendtgørelse nr. 45 af 17. januar 2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. til Sund & Bælt Holding A/S.

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147/EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 10, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Sund & Bælt Holding A/S' etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som 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.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, 1. pkt., kræver Sund & Bælt Holding A/S' etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

For statslige vejanlæg omfattet af vejloven og tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udbygninger af projektet i anlægsfasen være omfattet af den administrative

procedure, jf. vejlovens § 17 c-17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udbygningen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen er miljømyndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af eventuelle senere ændringer eller udbygninger af anlægsprojektet i anlægsfasen, jf. vejlovens § 17 b.

I henhold til vejlovens § 17 o fører Trafikstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udbygninger), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse.

One stop shop-bekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 17 q og fastsætter regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og krav om vurdering efter regler, der implementerer Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF.

Væsentlighedsvurdering og eventuel konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporten.

Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one stop shop-bekendtgørelsen, men rapporterne skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/1010/EU af 5. juni 2019, (herefter fuglebeskyttelsesdirektivet) og rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013 (herefter habitatdirektivet).

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede. Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området. Jf. artikel 6, stk. 1, foretages en væsentlighedsvurdering med det formål at vurdere, om projektet kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætninger væsentligt, og dermed om en konsekvensvurdering skal udarbejdes.

Hvis det i væsentlighedsvurderingen ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter udarbejdes en konsekvensvurdering. Konsekvensvurderingen skal forholde sig konkret til, om projektet skader det konkrete udpegningsgrundlag for det berørte Natura 2000-område.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres leveste-

der. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV dyrearter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk.1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også udenfor Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16.

One stop shop-bekendtgørelsen implementerer habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, for så vidt områdebeskyttelsen. Da statslige vejprojekter vedtaget ved anlægslov er ikke omfattet af bekendtgørelsen, implementeres visse dele af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet ved anlægsloven for det pågældende projekt, herunder habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af anlægsprojektet ved lov bemyndiges Sund & Bælt Holding A/S til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. bilag 1, projektbeskrivelsen i dette lovforslag og miljøkonsekvensrapporten.

Anlægsprojektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a, jf. bekendtgørelse nr. 45 af 17. januar 2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. til Sund & Bælt Holding A/S.

Anlægsprojektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af vurderingen af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 2. Det påhviler Sund & Bælt Holding A/S at sikre, at anlægsprojektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af vurderingerne i de miljømæssige undersøgelser af anlægsprojektet.

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, er der ikke konstateret væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med anlægsprojektet. Der er heller ikke konstateret påvirkning af bilag IV-arter, hvorfor der i forbindelse med anlægsprojektet ikke udføres afværgeforanstaltninger af hensyn til bilag IV-arter.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojektet i § 1 er det således vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i habitatdirektivet. Vedtagelsen af lovforslaget udgør godkendelse af anlægsprojektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Der er desuden foretaget vurdering af overensstemmelse med gældende vandplanlægning og havstrategi.

Reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. og regler udstedt i medfør heraf, finder desuden anvendelse ved ændringer og udbygninger af anlægsprojektet inden for bemyndigelsen i § 1, jf. bekendtgørelse nr. 45 af 17. januar 2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. til Sund & Bælt Holding A/S.

Til brug for gennemførelse af anlægsprojektet indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer anlægsprojektet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder m.v. Lovforslaget udgør på nogle punkter en fravigelse af regler i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v., herunder afskæring af klageadgange, hvilket hænger sammen med, at anlægsprojektet med dette lovforslag vedtages i enkeltheder af Folketinget. Fravigelsen af anden lovgivning indebærer ikke, at bl.a. de planlægningsmæssige, kulturhistoriske, rekreative og natur- og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning, tilsidesættes i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af Sund & Bælt Holding A/S i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget.

3.3. Forholdet til anden lovgivning

3.3.1. Gældende ret

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret oftest forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter plan-, natur- og miljølovgivningen m.v.

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning m.v., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i natur og landskabet, som er nødvendige for at realisere et anlægsprojekt som det omhandlede, herunder foretages ændringer af tilstanden på arealerne, etableres varige anlæg og installationer og gennemføres afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv.

Gennemgangen er ikke en udtømmende opregning af, hvilken lovgivning der finder anvendelse på anlægsprojektet, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for anlægsprojektets gennemførelse.

Som følge af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelsenr. 233 af 1. marts 2024 (herefter planloven) vil etablering af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse efter § 35, stk. 1. Herudover vil der for visse projekters vedkommende skulle ske ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske

planlægning og forberedelse af jordarbejder m.v., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder.

Ifølge § 19, stk. 1, jf. stk. 4, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 48 af 12. januar 2024 om miljøbeskyttelse (herefter miljøbeskyttelsesloven) skal der indhentes tilladelse hos kommunalbestyrelsen, hvis stoffer, produkter og materialer, der kan forurene grundvand, jord og undergrund, nedgraves i jorden, udledes eller oplægges på jorden eller afledes til undergrunden. Tilladelser efter § 19 kan ændres eller tilbagekaldes af hensyn til faren for forurening af vandforsyningsanlæg, gennemførelsen af en ændret spildevandsafledning i overensstemmelse med en spildevandsplan eller miljøbeskyttelsen i øvrigt, jf. miljøbeskyttelseslovens § 20, stk. 1. Under de samme betingelser kan kommunalbestyrelsen bestemme, at forhold, som med eller uden tilladelse var lovlige ved lovens ikrafttræden, skal ændres eller ophøre, jf. lovens § 20, stk. 2, jf. stk. 3.

Miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 1, indebærer, at stoffer, der kan forurene vandet, ikke må tilføres vandløb, søer eller havet, ligesom sådanne stoffer ikke må oplægges således, at der er fare for, at vandet forurenes. Der kan dog efter miljøbeskyttelseslovens § 28 gives tilladelse til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet. Kommunalbestyrelsen og miljøministeren kan efter reglerne i loven meddele tilladelse, jf. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 2 og 3. Miljøbeskyttelseslovens § 28 regulerer tilladelsen til, at spildevand tilføres vandløb, søer eller havet. I medfør af § 27, stk. 2, må stoffer, jf. stk. 1, der er aflejrede i vandløb, søer eller havet, ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse påvirkes, så de kan forurene vandet.

Det følger af lov om forurenede jord, jf. lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 (herefter jordforureningsloven), § 8, stk. 2, at hvis det kortlagte areal er fastlagt af regionsrådet som indsatsområde, jf. § 6, stk. 1, eller hvis det kortlagte areal anvendes til et af de formål, der er nævnt i § 6, stk. 2, skal ejer eller bruger ansøge kommunalbestyrelsen om tilladelse før påbegyndelsen af et bygge- og anlægsarbejde på arealet.

Lov om naturbeskyttelse (herefter naturbeskyttelsesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1392 af 4. oktober 2022, indeholder en række bestemmelser om beskyttelse af visse naturtyper og om beskyttelseslinjer.

I naturbeskyttelseslovens kapitel 2 er der fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. sø- og å-beskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16) og skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17). Herudover er der forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, vandløb udpeget som beskyttede, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil forudsætte dispensation fra kommunalbestyrelsen, jf. naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2.

Desuden foreskriver naturbeskyttelseslovens § 20 samt

bekendtgørelse nr. 941 af 27. juni 2016 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg m.v. i det åbne land (vej- og el-bekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, at et anlægsprojekt, der anlægges i det åbne land, skal have en godkendelse.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (vandrammedirektivet) er i dansk ret blandt andet implementeret i lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser. Ifølge loven skal miljøministeren blandt andet opstille miljømål, iværksætte indsatsprogrammer og overvågning og vedtage vandområdeplaner med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med vandrammedirektivet, medmindre direktivets undtagelsesbestemmelser kan finde anvendelse.

Miljømål for de afgrænsede vandforekomster i de fire vandområdedistrikter i Danmark er fastsat i bekendtgørelse nr. 796 af 13. juni 2023 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Indsatsprogrammer for vandområdedistrikterne er fastsat i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter (indsatsbekendtgørelsen). Det følger af indsatsbekendtgørelsens § 8, at myndighederne ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre forringelse af målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster eller hindre opfyldelse af fastsatte miljømål.

Lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 123 af 1. februar 2024, implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger (havstrategidirektivet). Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Af den relevante lovgivning vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til projektet, medmindre klageadgangen efter den relevante lovgivning er afskåret. Der vil i den forbindelse som oftest også være fastsat regler om klagemyndighed og opsættende virkning af klage.

3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at anlægsprojektet omfattes af dette lovfor-slag vedtages i enkeltheder ved lov, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at Sund & Bælt Holding A/S kan gennemføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet.

Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 indebærer således, at Sund & Bælt Holding A/S kan gennemføre de fysiske indgreb, som er nødvendige for at realisere anlægsprojektet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med

anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

Der er ikke i miljøkonsekvensvurderingerne konstateret væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med projektet. Der er ligeledes i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne ikke konstateret påvirkning af beskyttede arter. Dette er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljømæssige vurderinger.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger, som beskrevet i punkt 10, er det således vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i habitatdirektivet, lov om naturbeskyttelse § 29 a, herunder bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadedekommet vildt, samt § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lovbekendtgørelse nr. 639 af 26. maj 2023 om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 og fuglebeskyttelsesdirektivet.

De indgreb, som Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven, kan efter de almindelige regler i plan- og miljølovgivningen m.v. kræve en forudgående tilladelse eller dispensation eller indeholde bestemmelser, som ville hindre gennemførelsen af projektet. Hensigten er imidlertid - i overensstemmelse med, hvad der normalt er praksis ved anlægslove - at indgrebene skal kunne foretages uden forudgående tilladelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger. Indgrebene vil skulle ske inden for rammerne af de bagvedliggende EU-direktiver og forordninger, herunder vandrammedirektivet samt habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.

3.3.3. Fravigelse af anden lovgivning

For at skabe klarhed om, at anlægsloven således udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 4, at en række konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i anden lovgivning fraviges med anlægsloven.

Fravigelsen af anden lovgivning medfører ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljømæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af Sund & Bælt Holding A/S efter reglerne i anlægsloven. Anlægsprojektet skal gennemføres efter anlægslovens bestemmelser og i overensstemmelse med bemærkningerne i dette lovforslag samt inden for rammerne af vurderingerne af anlægsprojektets indvirkning på miljøet.

Påvirkningen af miljøet som følge af de fysiske arbejder og indgreb, som loven indebærer, er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af anlægsprojektet, der er samlet i de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføj-

jelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

Det forhold, at den almindelige lovgivning, som ikke er fraveget, fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Sund & Bælt Holding A/S og selskabets entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 4, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Sådanne afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

Tilladelser eller dispensationer vil kunne påklages administrativt, bl.a. til Miljø- og Fødevareklagenævnet, af enhver, som har en retlig interesse og i henhold til de fastlagte procedurer i den pågældende lovgivning. I visse tilfælde vil en klage have eller kunne tillægges opsættende virkning for projektet. I det tilfælde at rekursinstansen finder grundlag for at hjemvise en afgørelse, vil myndigheden efter praksis være nødsaget til at meddele afgørelse om standsning af anlægsarbejdet, hvis det pågår. Anlægsarbejdet vil herefter skulle afvente, at myndigheden genbehandler sagen (fysisk eller retlig lovliggørelse). Klagesager kan derfor indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse.

Det foreslås derfor i § 5, stk. 1, at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lov om vandforsyning m.v., lov vandløb med undtagelse af kapitel 13, og miljøbeskyttelsesloven, samt regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Kommunalbestyrelsens afgørelser i henhold til de nævnte love, kan dog påklages til transportministeren.

Transportministeren vil som ressortmyndighed og ejer af Sund & Bælt Holding A/S have en konkret viden om rammerne for det samlede anlægsprojekt, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager. Endvidere foreslås det af samme grund, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i § 5, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet, jf. forslaget til § 5, stk. 3. Der foreslås i § 5, stk. 4, tillige en bestemmelse om, at transportministerens afgørelse ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Enhver med retlig interesse har mulighed for at rejse en sag ved domstolene.

Bestemmelserne i § 5 vedrører alene afgørelser, som skal træffes i forhold til arbejder m.v. til brug for gennemførelse af selve anlægsprojektet. Når anlægsprojektet er gennemført og afsluttet, finder bestemmelserne ikke anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for afgørelser efter de i stk. 1 nævnte regler i forbindelse med driften af anlæggene.

Forslaget ændrer ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal

træffes efter reglerne i de nævnte love. Der ændres således ikke på de krav, som en ansøgning skal indeholde, og de krav, der skal opfyldes, førend de pågældende arbejder kan foretages, samt de vilkår, som stilles i tilladelserne.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til §§ 4 og 5 nedenfor.

3.4. Ledninger

3.4.1. Gældende ret

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (herefter ekspropriationsprocesloven) eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 422 af 25. april 2023 (privatvejsloven), for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - Motorring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster" på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

Højesteret har ved dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H - Flintholm Station) fastslået, at gæsteprincippet i vejloven også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejde udføres i forbindelse med et "sammensat anlægsprojekt", uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H - Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som

§ 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning.

I dom af 19. maj 2015 (UfR 2015.2854 H - Vintapperrampen) udtalte Højesterets flertal, at gæsteprincippet bygger på den ordning, at arealejeren, der giver en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på arealet, og som forpligter sig til at beskytte ledningen, bevarer retten til at ændre anvendelsen af arealet, selv om dette måtte indebære, at ledningen må flyttes. Det fremgår af samme dom, at en ledningsejer efter gæsteprincippet har pligt til også at betale for andre tekniske løsninger end en fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

I dom af 23. oktober 2018 (UfR 2019.464 H - prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med lov om registrering af ledningsejere (ledningsejerregisterloven) er gjort udtømmende op med en ledningsejers forpligtelse til at give oplysninger om sine ledningers placering, og at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer er forpligtet til at oplyse en mere præcis placering af sin ledning end den, der følger af ledningsejerregisterloven, og til at betale omkostningerne forbundet hermed, hvis disse oplysninger er nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

I dom af 15. februar 2022 (UfR 2022.1635 H - Aalborg Kloak) udtalte Højesteret, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsejeren beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der kan ligge i en sådan aftale. Gæsteprincippet er en udfyldningsregel og finder derfor kun anvendelse, hvis ikke andet fremgår eller kan udledes af den pågældende aftale. Højesteret fastslog at anbringelse af ledninger, der beror på en offentligretlig afgørelse (landvæsenskommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kan begrunde en anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer om anbringelse af ledninger kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, herunder det nævnte gavemoment, ikke i almindelighed kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning for, at arealejeren selv skal betale for ledningsomlægning, der sker på arealejerens foranledning, og det kræver særlige holdepunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges.

Højesteret har i dom af 14. marts 2022 (UfR 2022.2004 - Holstebromotorvejen) fundet, at de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, ikke i almindelighed kan overføres til en situation, hvor ledningerne var anbragt i henhold til deklARATIONER, der beroede på en ensidig ejerdisposition, idet en kommune var både ledningsejer og arealejer, da ledningerne blev anbragt. Højesteret bemærkede

herved, at der i sådanne tilfælde normalt er en formodning for, at pålæggelse af en deklaration om sikring af ledninger har til formål bl.a. at fastslå, at ledningsejeren ikke skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, hvis der på et senere tidspunkt ikke længere er identitet mellem ledningsejeren og arealejeren. Retstillingen var ikke ændret som følge af, at ledningerne var overdraget til andre, hvorfor arealejeren skulle afholde udgifterne til arbejdet vedrørende de fire ledninger. De øvrige 17 ledninger var anbragt i henhold til aftaler, hvor der var aftalt erstatning. Højesteret udtalte bl.a., at det i en situation, hvor der er aftalt erstatning, påhviler arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at ledningsanlægget ikke skal ligge på gæstevilkår.

3.4.2. Transportministeriet overvejelse og den foreslåede ordning

Gennemførelsen af anlægsprojektet gør det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder, dvs. der skal bl.a. flyttes eller omlægges en række forskellige typer forsyningsledninger. Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for de pågældende ledninger. Nærværende lov indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Lovforslaget indeholder i §§ 6-8 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v. Bestemmelserne skal sikre, at anlægsprojektet ikke stilles ringere, end hvad der ellers gælder for vejprojekter i henhold til vejloven, og at der skabes klarhed om, at gæsteprincippet finder anvendelse i forbindelse med ledningsarbejder, som er nødvendiggjort af anlægsprojektet omfattet af denne anlægslov, jf. § 1.

3.5. Ændring af lov om Sund & Bælt Holding A/S

3.5.1. Gældende ret

Sund & Bælt-koncernen reguleres bl.a. af lov om Sund & Bælt Holding A/S, som fastlægger nogle af koncernens aktiviteter og forpligtelser. Loven indeholder i den forbindelse bl.a. bestemmelser om Sund & Bælt Holding A/S' ejerskab af en række selskaber, som er blevet pålagt at varetage en række opgaver relateret til henholdsvis transport og infrastruktur på vegne af staten.

Det fremgår bl.a. af loven, at A/S Storebæltsforbindelsen forvalter og driver den faste vejforbindelse over Storebælt, samt at A/S Øresundsforbindelsen forvalter og driver tilslutningsanlægget for vejtrafik til den faste forbindelse over Øresund. Loven regulerer også ansvaret for vedligeholdelse og reinvesteringer i relation til jernbanerne på den faste forbindelse over Storebælt, tilslutningsanlægget til den faste forbindelse over Øresund, samt de danske jernbaneanlæg til den kommende Femern Bælt-forbindelse.

Det fremgår også af loven, at Sund & Bælt Holding A/S kan foretage opgaver vedrørende regulering af vejtrafik, herunder i relation til vejafgiftsordninger, miljøzoneordninger og betalingshåndtering, idet omfang sådanne opgaver tildeles selskabet ved lov.

Loven regulerer desuden koncernens kommercielle aktiviteter via selskaberne BroBizz A/S, Partner A/S og Operatør A/S, som drives på forretningsmæssigt grundlag.

Endelig regulerer loven bl.a. spørgsmål om låneadgang og garantier, betaling for adgang til Storebæltsforbindelsen, samt tv-overvågning m.v.

Derudover er der praksis for, at transportministeren anmoder Sund & Bælt Holding A/S om at bistå staten med undersøgelser m.v. som skal danne grundlag for senere beslutning om f.eks. etablering af infrastruktur, og hvor der kan drages nytte af selskabets erfaring og kompetencer inden for transport, infrastruktur og betalingsinfrastruktur. Der er fast praksis for, at selskabets opgave, finansiering heraf m.v., bliver fastlagt i et kommissorie eller lign. som nærmere afgrænser opgavens omfang, organisering, tidsplan og økonomiske ramme m.v.

3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Sund & Bælt-koncernen har oparbejdet erfaring og kompetencer vedrørende undersøgelser af særligt kystnære og kyst-kyst projekter m.v. i relation til henholdsvis transport og infrastruktur, herunder særlig samfundskritisk infrastruktur, samt betalingsinfrastruktur. På den baggrund udfører Sund & Bælt Holding A/S undersøgelser m.v. for staten, når der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag om eventuel etablering af kommende infrastruktur, og hvor det er vurderet, at selskabets kompetencer og erfaringer kan komme staten til gavn. Koncernen gennemførte bl.a. forundersøgelser om en fast forbindelse af Femern Bælt som senere dannede grundlag for vedtagelse af en projekteringslov og senere en anlægslov for projektet. Inden for de senere år har selskabet gennemført kyst-kyst delen af en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat samt forestået planlægning og projektering af flere baneprojekter, herunder Ny Københavns Lufthavn station.

Senest med Infrastrukturplan 2035 er Sund & Bælt Holding A/S blevet udpeget til at gennemføre en række undersøgelser, som skal danne grundlag for kommende beslutninger om etablering af infrastruktur. Dette omfatter udover udbygning af Øresundsmotorvejen bl.a. Østlig Ringvej, et stormflodssikringsprojekt og en fast forbindelse mellem Als og Fyn.

I lyset af Infrastrukturplan 2035, hvor bl.a. udbygning af Øresundsmotorvejen blev besluttet, foreslås det at ændre lov om Sund & Bælt Holding A/S, således, at det udtrykkeligt fremgår af selskabets lovgrundlag, at Sund & Bælt Holding A/S, efter transportministerens beslutning kan bistå staten med undersøgelser m.v. inden for områder med relation til henholdsvis transport og infrastruktur.

Forslaget betyder, at det fremover vil fremgå udtrykkeligt

ligt af koncernens lovgrundlag, at transportministeren kan anmode selskabet om at bidrage til undersøgelser m.v. som f.eks. skal danne grundlag for en senere beslutning om etablering af infrastruktur m.v. Forslaget kodificerer dermed den gældende praksis for, at Sund & Bælt Holding A/S kan bistå staten med undersøgelser m.v. Forslaget medfører i realiteten alene, at den instruktionsbeføjelse, som i forvejen er tillagt transportministeren i § 8, stk. 2, i lov om Sund & Bælt Holding A/S, i overensstemmelse med praksis, suppleres med denne nye bestemmelse, så forholdet mellem transportministeren og selskabet vil være sammenlignelig med, hvad der sædvanligvis forvaltningsretligt er gældende for et almindeligt over-/underordningsforhold, og som kendes fra Transportministeriets styrelser m.v., for så vidt angår undersøgelser m.v. inden for transportministeriets ressortområde. Formålet er dermed at tydeliggøre, at transportministeren kan pålægge selskabet opgaver for så vidt angår undersøgelser m.v. på lige fod med f.eks. Vejdirektoratet og Banedanmark. Bestemmelsen vil ikke omfatte gennemførelse af større anlægsprojekter uden tilknytning til selskabets eksisterende anlæg, men alene undersøgelser m.v.

I overensstemmelse med eksisterende praksis vil selskabets opgave, finansiering heraf m.v., blive fastlagt i et kommissorie eller lignende, som nærmere afgrænser opgavens omfang, organisering, tidsplan og økonomiske ramme m.v.

4. Ekspropriation

4.1. Gældende ret

Af grundlovens § 73, stk. 1, fremgår det, at ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

I vejlovens kapitel 10 er der regler om ekspropriation til henholdsvis statslige og kommunale vejprojekter. Af § 96 fremgår det, at vejmyndigheden kan ekspropriere til offentlig vej eller sti, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet. Det samme gælder, når en ekspropriation til private veje og stier er nødvendig på grund af 1) anlægsarbejder m.v. på offentlig vej, jf. §§ 48 og 97, 2) beslutninger om oprettelse eller benyttelse af adgange til offentlige veje, jf. § 50, stk. 4, § 54, og § 56, stk. 1, eller 3) beslutninger om vejadgang på grund af nedlæggelse af offentlige veje.

Af vejlovens § 97, stk. 1, følger det, at der kan eksproprieres til nyanlæg, udbygning og ændring af bestående anlæg, tilbehør og nødvendige supplerende foranstaltninger.

Offentlige veje er i vejloven defineret som veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter vejloven. De offentlige veje er inddelt i statsveje og kommuneveje, jf. vejlovens § 3, nr. 3.

Øresundsmotorvejen administreres ikke af staten eller en kommune, men derimod af selskabet A/S Øresund, og er derfor ikke omfattet af definitionen af en offentlig vej, sådan som dette er defineret i § 3 i vejloven. Derfor finder vejlovens ekspropriationsbestemmelser ikke anvendelse.

I medfør af § 20 i lov om Sund & Bælt Holding A/S er transportministeren bemyndiget til for selskaber reguleret af eller oprettet i henhold til lov om Sund & Bælt Holding A/S, dvs. Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber, ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig til drift og vedligeholde af de i loven omhandlede anlæg, dvs. bl.a. Øresundsmotorvejen. Transportministeren er imidlertid ikke bemyndiget til at erhverve fast ejendom ved ekspropriation for så vidt angår nyanlæg eller udbygning af eksisterende anlæg tilhørende Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber.

4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Lovforslaget indeholder en bestemmelse, hvorefter transportministeren bemyndiges til for Sund & Bælt Holding A/S ved ekspropriation at erhverve fornødne arealer og rettigheder til udbygning af Øresundsmotorvejen. Ekspropriation vil kunne ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer m.v. enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre anlægsprojektet.

Det er vurderingen, at omfanget, indholdet og karakteren af anlægsprojektet betyder, at ekspropriationer til dette formål opfylder kriteriet om, at det kræves af almenvellet.

Til gennemførelsen af anlægsprojektet skal der midlertidigt og permanent erhverves arealer og rettigheder. Der skal dels erhverves areal permanent til selve vejudvidelsen og etablering af en stibro, dels er der behov for midlertidige arbejdsarealer under anlægsfasen. I forbindelse med anlægsprojekternes gennemførelse kan der også blive pålagt servitutter og ske en ændring i adgangsforhold.

Der forventes ikke behov for permanent ekspropriation af boliger, men der vil i forbindelse med etablering af stibroen kunne være behov for ekspropriation af tekniske anlæg, herunder pumpestation ved Amager Strandvej. Der skal desuden erhverves areal ved tilslutningsanlæg 15 (Lufthavn) og 16 (Lufthavn Øst).

Ud over de arealer der skal anvendes permanent til udbygning af vejanlægget, vil der være behov for at kunne anvende arealer midlertidigt under anlægsarbejdet. Desuden kan der blive brug for arbejdsarealer i forbindelse med oplag af materialer og lignende. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de så vidt muligt retableres og leveres tilbage til ejerne.

Ekspropriation skal ske efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen finder vejlovens § 103 anvendelse.

En sag om lovligheden af en ekspropriationsbeslutning, der er truffet af ekspropriationskommissionen, skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at ekspropriationskommissionens bestemmelse om ekspropriation er truffet, jf. ekspropriationsproceslovens § 26, stk. 1.

Erstatning for ekspropriation til brug for midlertidige eller permanente anlæg og for pålæg af servitutter m.v. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og tak-

sationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsloven og vejloven.

Ekspropriation kan kun ske mod fuldstændig erstatning, hvilket indebærer, at erstatningen økonomisk stiller grundejer, som var ekspropriationen ikke sket.

Det vil først og fremmest være tab som følge af arealafståelse og servitutpålæg, som vil kunne erstattes, men også andre ulemper som følge af ekspropriationen, herunder både midlertidige og varige ulemper, vil kunne erstattes. Alle, hvis rettigheder over den faste ejendom er blevet eksproprieret, vil have krav på erstatning.

5. Konsekvenser for FN's Verdensmål

Udbygning af Øresundsmotorvejen vil forbedre fremkommeligheden på motorvejen, som er den sjette mest belastede motorvejstrækning i Danmark for så vidt angår forsinkelser og med store udfordringer i myldretiden med trafikale sammenbrud.

Udbygningen vil således være medvirkende til en bedre trafikafvikling, samt en højere regularitet i rejsetiden, og dermed være en gevinst for såvel pendlere som erhvervs-liv. Dette vil understøtte verdensmål nummer ni Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmålene 9.1 (udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel).

Udbygningen forbedrer trafiksikkerheden på strækningen, hvilket vil understøtte verdensmål nummer tre Sundhed og trivsel via delmål 3.6 (reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker).

Luftforureningen som følge af anlægsprojektet er vurderet minimal, hvorfor projektet ikke har direkte negative konsekvenser i forhold til delmål 3.9 (reduktion af dødsfald og sygdom som følge af udsættelse af farlige kemikalier, samt luft-vand og jordforurening). I forhold til sundhed og trivsel generelt vil støjpåvirkningen fra motorvejen påvirke negativt til trods for støjrreducerende asfalt og den planlagte nedsatte hastighed.

Anlæg og efterfølgende drift af motorvejen kræver både

| År | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 |
|----------|------|------|-------|-------|-------|------|
| Mio. kr. | 25,7 | 57,1 | 190,1 | 253,4 | 215,5 | 59,6 |

6.2. Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Implementeringskonsekvenserne for det offentlige vil omfatte alle aktiviteter for Sund & Bælt A/S som bygherre, mens en række øvrige berørte myndigheder, herunder Tårnby Kommune og Københavns Kommune, skal behandle ansøgninger i relation til gennemførelse af anlægsprojekterne.

Efter færdiggørelsen af anlægsprojektet vil Sund & Bælt A/S have opgaver med drift og vedligeholdelse af vejstrækningen, idet strækningen vil være reguleret af lov om Sund & Bælt Holding A/S.

råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO₂-reducerende løsninger bl.a. gennem krav til leverandører og CO₂-besparende proces- og produktvalg, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed og brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer). Dette vil også understøtte verdensmål nummer tolv Ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt delmål 12.5 (reduktion af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

Den øgede fremkommelighed (og den afledte øgede mobilitet) som følge af projektet kan have negative konsekvenser for verdensmål nummer 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.6 (Negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres) samt delmål 11.4 (Indsatsen for at beskytte og bevare verdens kultur- og naturarv skal styrkes). Der henvises til lovforslagets punkt 9 om Klimamæssige konsekvenser og punkt 10 om Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

6. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

6.1. Anlægsøkonomi og tidsplan

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en central reserve på 5 pct. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget + 15 pct. dvs. Basisoverslag 696,8 mio. kr. + Lokal reserve 69,7 mio. kr. + Central reserve 34,9 mio. kr. = 801,4 mio. kr. (2024-prisniveau, FFL-24, vejindeks 135,3).

Budgettet er fordelt over perioden 2024 – 2029 opdelt i to etaper der ikke igangsættes samtidigt. Etape 1 er arbejder langs motorvejen og etape 2 er tilslutningsanlægget i Kastrup.

Europa-Kommissionen har truffet en afgørelse i afgørelse C(2024) 959 af 13. februar 2024 om statsstøtte ydet af Danmark og Sverige til Øresundsbro Konsortiet. For at efterkomme Kommissionens afgørelse indbetaler selskabet A/S Øresund et beløb til Vejdirektoratet, som modsvarer værdien af den ulovlige statsstøtte, som Danmark har ydet i form af mere gunstige vilkår for fremførelse af underskud og mere lempelige afskrivningsregler. Det eksakte beløb som A/S Øresund skal betale på baggrund af Europa-Kommissionens afgørelse vides ikke. Pengene foreslås at blive brugt i forbindelse med den støjsoleringsordning, som er en del af lovforslaget. Det er forventningen, at A/S Øresunds ind-

betalte beløb til Vejdirektoratet er på niveau med det, som skal bruges i forbindelse med støjsoleringsordningen.

Hvis der skal udbetales tilskud som går udover beløbet indbetalt af A/S Øresund til Vejdirektoratet, vil det være Sund & Bælt Holding A/S, som skal stå for udbetalingen af de tilskud. Det vil være penge som Sund & Bælt Holding A/S selv vil være forpligtet til at finde.

Principperne om digitaliseringsklar lovgivning er iagttaget og vurderes ikke at være relevante i forhold til lovforslagets enkelte dele. Lovforslaget har ikke implementeringskonsekvenser.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Anlægsprojektet vil medføre en forkortet og mere pålidelig rejsetid på strækningen, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det fører til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. En fordel er for eksempel reducerede rejseomkostninger, når varer eller tjenesteydelser skal transporteres. Fordelene kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. Mere indirekte effekter vil være positive konsekvenser som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og omkostningerne for pendlerne også vil blive reduceret.

Indskrænkning i trafikken på eksisterende veje i anlægsperioden kan medføre midlertidige negative konsekvenser for erhvervslivet.

Der skal i anlægsperioden gennemføres en række ledningsarbejder nødvendiggjort af anlægsprojektets gennemførelse.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget giver mulighed for ekspropriation af både midlertidige arbejdsarealer i anlægsfasen og permanente arealerhvervelser til brug for selve anlægsprojektet. Der vil for de borgere, der berøres af ekspropriation, være midlertidige administrative konsekvenser afledt af processen omkring ekspropriation. Således vil ejerne af de berørte ejendomme bl.a. blive inddraget direkte ved korrespondance med Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber og ekspropriationskommissionen.

Lovforslaget afskærer adgangen til at påklage kommunalbestyrelsens og statslige myndigheders afgørelser vedrørende anlægsprojektet til anden administrativ myndighed. Kommunalbestyrelsens afgørelser kan dog påklages til transportministeren.

Derudover har lovforslaget ikke administrative konsekvenser for borgerne.

9. Klimamæssige konsekvenser

Der skal anvendes råmaterialer f.eks. asfalt, stål og beton til anlægsprojektet. Fremstillingen af dem medfører udledning af CO₂, som bidrager til den globale opvarmning. I

anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO₂ og luftforurenende stoffer (primært NO_x) og støv.

Udbygningen af Øresundsmotorvejen vil over en analyseperiode på 50 år bidrage med et klimaaftryk på cirka 40.000 ton CO₂-ækvivalenter.

Cirka 70 procent af CO₂-ækvivalenter stammer fra materialeproduktionen. Produktionen af materialer til autoværnerne, med en armeringsgrad på 10 procent, er den primære kilde til CO₂-emissioner efterfulgt af spuns i materialeproduktionsfasen. Transportfasen bidrager med cirka 20 procent af den samlede udledning.

Vejudvidelsen vil give anledning til en udledning på cirka 0,3 procent af den samlede forventede udledning fra transportsektoren i 2030 på 11,5 mio. tons CO₂. Udledningen er således ikke betydende, men anlægsprojektet medfører en øget CO₂ udledning.

Som følge af udbygningen af vejanlægget forventes trafikken at stige. Alligevel forventes et fald i de samlede emissioner og CO₂ fra drift af motorvejene i forhold til dagens situation, hvilket primært skyldes en forventning om udskiftning af bilparken med elbiler.

10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Som baggrund for miljøvurderingen er der i 2020 samt i 2022 udført kortlægning af eksisterende plan-, miljø- og naturforhold. Kortlægningen af miljøforhold omfatter en besigtigelse af landskabsforholdene og særlige landskabsværdier på strækningen, samt kortlægning af naturforholdene. Miljøvurderingen er afgrænset geografisk til undersøgelseskorridoren, som fremgår af figur 2.1 i miljøkonsekvensrapporten.

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser af udbygningen af Øresundsmotorvejen, jf. lovens § 1.

Generelt vil miljøpåvirkningerne af anlægsprojektet være begrænset, da der i forvejen er et eksisterende vejanlæg, som påvirker omgivelserne, og som udgør en eksisterende barriere.

10.1. Planforhold

10.1.1. Eksisterende forhold

Anlægsprojektet er beliggende i Københavns Kommune og Tårnby Kommune, både inden for landzone, byzone og kystnærhedszone og er på omfattet af Københavns Kommuneplan 2019 og Tårnby Kommuneplan 2014-2026.

I Københavns Kommune ligger undersøgelseskorridoren inden for tre kommuneplanrammer og én lokalplan, og i Tårnby Kommune inden for seks kommuneplanrammer og seks lokalplaner.

10.1.2. Påvirkninger i anlægsfasen

Der vil skulle etableres flere midlertidige arbejdspladser i landzone, der skal benyttes i hele anlægsperioden.

I anlægsfasen vil der skulle etableres et midlertidigt arbejdsareal i relation til etablering af ny parallelrampe ved Ørestad, der delvist er placeret inden for kommuneplanramme i Københavns Kommune. Det vurderes, at der vil være en mindre påvirkning af kommuneplanen ved etableringen af arbejdsarealet.

Udbygningen af Øresundsmotorvejen med en vognbane i hver retning berører flere områder omfattet af kommuneplanrammer i Københavns Kommune, samt flere områder omfattet af kommuneplanrammer i Tårnby Kommune. Samlet set vurderes denne påvirkning at være mindre eller ubetydelig. Udbygningen berører desuden områder omfattet af én lokalplan i Københavns Kommune samt fem områder omfattet af lokalplaner i Tårnby Kommune. Det er vurderet, at udbygningen af Øresundsmotorvejen med en vognbane i hver retning alene vil have en mindre eller ubetydelig påvirkning af lokalplanerne i anlægsfasen.

Tilslutningsanlægget til Amager Strandvej berører flere områder i Tårnby Kommune omfattet af kommuneplanramme, men ikke af kommuneplanrammer i Københavns Kommune, samt én lokalplan i Tårnby Kommune. Det vurderes, at anlægsprojektet alene vil have ingen eller en mindre påvirkning af kommuneplanrammerne og lokalplanen.

10.1.3. Påvirkninger i driftsfasen

Kommuneplanrammer i både Københavns Kommune og Tårnby Kommune omfatter tekniske anlæg og trafikanalæg, erhvervsområde, boligområde, centerområde og butikker, samt rekreativt område. Øresundsmotorvejen er således i forvejen beliggende inden for eller under kommuneplanrammernes fysiske udstrækning, hvorfor der enten vurderes ingen eller en ubetydelig påvirkning af kommuneplanrammerne. Hvis anlægsprojektet medfører, at motorvejens udstrækning ikke kan holdes inden for kommuneplanrammens område, vil der ske afklaring med kommunen.

Det er vurderet, at anlægsprojektet alene vil have en ubetydelig påvirkning af lokalplanerne i driftsfasen.

10.2 Fredninger

10.2.1 Eksisterende forhold

Der er to fredninger omkring Øresundsmotorvejen - Kalvebodkilen og Kastrup Strandpark.

Øresundsmotorvejen løber tværs gennem fredningen Kalvebodkilen frem til sammenfletningen med Amagermotorvejen. Fredningens formål er at sikre en opretholdelse og muliggøre en forbedring af de biologiske og landskabelige værdier, der er knyttet til området. Derudover er formålet at fastholde og regulere almenhedens ret til færdsel i området og dets anvendelse til fritidsformål i øvrigt. I fredningen er der udlagt et område til transportkorridor, som Øresundsmotorvejen ligger inden for.

Fredningen af Kastrup Strandpark ligger som en kile langs Amager Strandvej frem til den østligste del af motorvejen.

10.2.2. Påvirkning under anlæg og efter anlæg

I anlægsfasen skal der etableres en midlertidig arbejdsplads inden for det fredede område, Kalvebodkilen. Anlægsprojektet sker inden for den udlagte transportkorridor i det fredede område. Det er derfor vurderet, at anlægget i anlægs- og driftsfasen ikke vil være i strid med fredningsbestemmelserne og fredningens formål, idet udbygningen af parallelrampen holdes inden for den nuværende vejprofils afgrænsning og inden for den udlagte transportkorridor i fredningen.

Der vil i anlægsfasen være en mindre påvirkning af fredningen Kastrup Strandpark, da Kastrup Digevej benyttes til arbejdskørsel i anlægsfasen. Kastrup Strandpark er beliggende i undersøgelseskorridoren, men selve tilslutningsanlægget til Amager Strandvej vil ikke berøre arealer inden for fredningen af Kastrup Strandpark.

10.3. Natur, flora og fauna

10.3.1. Eksisterende forhold

Inden for undersøgelseskorridoren er der flere naturarealer, der er registreret som værende beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3. Det drejer sig hovedsageligt om arealer ved sammenfletningen med Amagermotorvejen, hvor der registreret fire strandenge og tre søer.

I 2022 er alle registrerede § 3-arealer besigtiget, og eventuelt ikke tidligere registreret natur samt sjældne eller fredede arter er ligeledes registreret, for herved at have et uddybende og fyldestgørende datagrundlag at bygge vurderingerne af anlægsprojektets muligt påvirkninger på.

Generelt er der ved besigtigelserne i 2022 registret § 3-strandeng på arealerne inden for Natura-2000-området på Kalvebod Fælle, og nyt § 3-overdrev er fundet på motorvejsskråningerne, samt ved hundeskoven lige nord for Øresundsmotorvejen i den vestlige del. Arealerne er uden særlige naturværdier, men der er enkelte steder med enkelte fredede og sjældne arter, herunder orkidéer, som dog ikke vil blive påvirket af anlægsprojektet. Der er ikke fundet natur med en estimeret naturtilstand over middel.

Et lille areal med fredskov ligger inden for undersøgelseskorridoren. Det er kortlagt efter § 25 i skovloven som særlig værdifuld (vådbundsskov), men afgrænsningen er ikke identisk med fredskovsarealet. Ved besigtigelse af arealet i 2022 blev det konstateret, at fredskoven inden for undersøgelseskorridoren ikke indeholder fredede, sjældne, rødlistede eller bilag IV-arter.

Øresundsmotorvejen krydses af et enkelt § 3-beskyttet vandløb, men der er ikke fundet naturværdier i vandløbet. Der er registreret ganske få bilag IV-arter. Der er et fund af spidssnudet frø i 2016 i den nordligste del af Kalvebod Fælle. Siden området blev inddæmmet i 1920 er der ikke fundet stor vandsalamander.

Arealerne er i 2022 undersøgt for egnede levesteder for bilag IV-arter. Der blev konstateret egnede rastesteder for flagermus, egnede levested for markfirben samt for padder og

stor vandsalamander, uden arterne dog blev konstateret ved besigtigelsen.

Den fredede plante kødfarvet gøgeurt er fundet umiddelbart syd for Øresundsmotorvejen ved tilkørsel 19. Arten er tidligere kun registreret i 1995 og 1998.

Der er registreret fuglearter - hovedsageligt overflyvende rovfugle som dughøg, spurvehøg og vandrefalk. Der er udelukkende registreret ynglende fugle på Kalvebod Fælled uden for undersøgelseskorridoren.

Ifølge data på svampeatlas.dk er der nylige fund af rødlistede svampe. I Fasanskoven på Kalvebod Fælled nær Øresundsmotorvejen er der blandt gjort fund af rødlistede (sårbare) svampe, herunder grov lakporesvamp, som er på rødlisten som truet og er fundet ved Kastrup Lystbådehavn i 2021.

Ved tilslutningsanlæg 19 er der på Kalvebod Fælled fundet snog, som er fredet. Arealerne i området, hvor snogen blev observeret, er ikke et optimalt levested for arten, da vegetationen generelt er meget høj.

Inden for undersøgelseskorridoren er der enkelte spredningskorridorer langs med eller på tværs af Øresundsmotorvejen ud over den naturlige spredningsmulighed på Kalvebod Fælled. Der er observeret en ræveunge i den vestligste af korridorerne og derudover forventes grævling, hare og vildt at benytte korridorerne, men der findes ingen registreringer af pattedyr på arealerne på arter.dk

Inden for undersøgelseskorridoren er der udelukkende én potentiel økologisk forbindelse. Denne er beliggende ved Kastrup Digevej og omfatter den § 3-beskyttede sø ved tilslutningsanlæg 15 samt kyststrækningen fra Kastrup Lystbådehavn og ned langs kysten til Dragør. Det fremgår af Tårnby Kommunes Kommuneplan 2021-2033, at de potentielle økologiske forbindelser, såsom kyststrækninger, sikrer sammenhæng og spredningsmuligheder mellem de grønne områder og naturområderne.

10.3.2. Påvirkninger i anlægsfasen

Anlægsarbejdet vurderes ikke at påvirke § 3-beskyttet natur, fredskov og den særligt værdifulde fredskov. Der vil heller ikke ske påvirkning af fredede, rødlistede og sjældne arter.

Anlægsprojektet medfører en ubetydelig påvirkning af bilag IV-arter og andre arter i området. De flagermusegnede træer og bygninger vil ikke blive påvirket af anlægsprojektet, og motorvejsudbygningen vil ikke forøge barriereeffekten i et omfang, som påvirker den nuværende økologiske funktionalitet for områdets fauna, herunder bilag IV-arter.

Det kan ikke afvises, at der under anlægsfasen vil være en midlertidig og mindre påvirkning af områdets øvrige dyr i form af en øget mængde støv, støj og tung trafik. Da der ikke arbejdes inden for vigtige levesteder, og der primært er tale om arbejde på en eksisterende vejstrækning i en begrænset periode vurderes det, at der vil være tale om en mindre påvirkning ved anlægsarbejdet.

I anlægsfasen vil der ske en aktiv bekæmpelse af invasive

arter ved opgravning og eventuelt slåning af gyldenris. De blotlagte jorde vil blive tilsået med danskproducerede frø (dansk vildeng), som naturligt forekommer i området, for at hindre, at arealerne ikke bliver spirringsbed for invasive arter. Det vurderes, at anlægsprojektet dermed bidrager aktivt til at bekæmpe invasive arter lokalt, samt fremmer biodiversiteten i lokalområdet.

10.3.3. Påvirkninger i driftsfasen

Der forventes ingen påvirkning af § 3-beskyttet natur, fredskov og den særligt værdifulde fredskov, ligesom der ikke vil ske påvirkning af fredede, rødlistede og sjældne arter, samt bilag IV-arter.

Den § 3-beskyttede sø i sammenfletningen med Amagermotorvejen vil blive tilført en øget mængde regnvand fra et nyetableret regnvandsbassin, der modtager vejvand fra den udvidede motorvej og desuden fra et eksisterende regnvandsbassin. Den § 3-beskyttede sø er i forvejen næringsbelastet, uden stor naturmæssig værdi og svært tilgængelig for padder. Den øgede mængde vand vil have samme kvalitet som det vand, der udledes i dag. Tilstanden i søen ændres ikke og anlægsprojektet vurderes derfor at have en ubetydelig påvirkning af søens naturtilstand eller egnethed som levested for padder.

Fuglelivet vil potentielt kunne blive påvirket ved etablering af en fly-over-rampe. Det vurderes dog, at områdets fugleliv i forvejen er stærkt påvirket af flytrafikken, som har en afskrækkende effekt på fuglelivet. Fly-overen foreslås etableret niveaumæssigt som den eksisterende brolagte del af Amager Strandvej, og ikke i betydeligt højere niveau end de omgivende støjvolde langs Øresundsmotorvejen. Endvidere er der en række bygninger i nærheden, som er højere. Desuden er det vurderet i væsentlighedsvurderingen, at anlægsprojektet ikke har en påvirkning på fuglelivet som er på udpegningsgrundlaget for N144. Det vurderes dermed at rampen ikke vil have nogle kumulative effekter for fuglelivet i området.

I relation til invasive arter vil der blive iværksat en bekæmpelsesstrategi med tilhørende overvågningsprogram for at sikre, at de invasive arter ikke genindvandrer på arealerne. Hvis spredning undgås, vil anlægsprojektet have en positiv effekt, da de invasive arter hermed bekæmpes lokalt. Det vurderes, at anlægsprojektet dermed bidrager positivt til at forbedre biodiversiteten i området.

10.4. Natura 2000-væsentlighedsvurdering

10.4.1. Eksisterende forhold

Natura 2000-område nr. 143 "Vestamager og havet syd for" og Natura 2000-område nr. 142 "Saltholm og omliggende hav" ligger i en afstand fra udbygningen af Øresundsmotorvejen, som har gjort det relevant at vurdere påvirkningen fra anlægsprojektet i anlægs- og driftsfasen.

Natura 2000-område nr. 143 er specielt udpeget for at beskytte de marine naturtyper sandbanke, lagune og bugt, samt på land de store, sammenhængende strandengsarealer

og grå/grøn klit, som levested for yngle- og trækfugle. Området har international betydning som fuglelokalitet. Området rummer vigtige ynglelokaliteter og er desuden et vigtigt rasteområde for flere trækfugle. For eksempel er området en af Danmarks vigtigste lokaliteter for overvintrende små skalleslugere.

Natura 2000-område nr. 142 er specielt udpeget for at beskytte de store, sammenhængende arealer af strandenge og lavvandede havområder og de dertil knyttede bestande af yngle- og trækfugle samt sæler.

Da anlægsarbejdet foregår på en eksisterende motorvejstrækning, vil det øgede støjniveau ikke være væsentligt i forhold til den allerede eksisterende trafikstøj på strækningen. Det vil alene være tale om en mindre stigning i det eksisterende støjniveau og ikke en pludselig nyopstået støjkilde.

10.4.2. Påvirkninger i anlægsfasen

De midlertidige forstyrrelser i anlægsfasen har ikke konsekvenser for de arter og naturtyper, der er på udpegningsgrundlaget for de to Natura 2000-områder, herunder fouragerende fugle uden for området.

10.4.3. Påvirkninger i driftsfasen

Udbygningen af Øresundsmotorvejen vil ikke medføre en øget mængde kvælstof, da mængden af NOX, der udledes på årlig basis, er vurderet til at falde markant grundet forventning om flere elbiler.

Støj fra den udvidede motorvej vil være lavere i forhold til 0-alternativet. Dette skyldes nedsættelsen af hastigheden på strækningen til 90 km/t, hvilket mere end modsvarer effekten af den øgede trafik som følge af anlægsprojektet, således at arterne på udpegningsgrundlaget ikke påvirkes negativt.

Samlet set vurderes det, at anlægsprojektet ikke vil påvirke naturtyper, arter eller forringe integriteten for Natura 2000-område nr. 142 "Saltholm og omkringliggende hav" og Natura 2000-område nr. 143 "Vestamager og havene syd for", og dermed ikke påvirke udpegningsgrundlaget i de to Natura 2000-områder herunder fouragerende fugle uden for området.

10.5. Støj og vibrationer

10.5.1. Eksisterende forhold

Projektstrækningen har i dag 2.970 boliger med en støjbelastning på over 58 dB.

10.5.2. Påvirkninger i anlægsfasen

Der vil i anlægsfasen forekomme støj i forbindelse med anlægsarbejdet. Der vil hovedsageligt være tale om almindeligt støjende anlægsarbejde. Der er i beregningerne antaget en gennemsnitlig kildestyrke på 110 dB(A) for anlægsarbejdet. Arbejdet vil geografisk bevæge sig gennem hele traceet, og dermed vil støjudsendelsen i området variere alt

afhængigt af, hvor anlægsarbejdet finder sted. Med undtagelse af fræsning forventes alt anlægsarbejde udført inden for normal arbejdstid (hverdage i dagsperiode). Fræsning vil på grund af arbejdsmiljø, samt fremkommeligheds- og sikkerhedsmæssige hensyn blive udført i aften- og natperioden. Fræsningen vil kunne udføres inden for en periode på maksimalt to uger pr. etape.

Støj i forbindelse med arbejdet med etablering af ny parallelrampe ved Ørestad og nye tilslutningsramper ved Amager Strandvej vil desuden bestå i nedramning af spuns i forbindelse med en støttevæg, der etableres ved rampen. Nedramning af spuns forventes at vare en til to måneder, hvor der er benyttet en kildestyrke på 125 dB(A).

Støjpåvirkningen fra anlægsarbejder i dagperioden vurderes ubetydelig. Kun i området ved tilslutningsanlægget til Amager Strandvej, hvor arbejdet foregår meget tæt på boliger, er det vurderet, at op til fem boliger vil blive påvirket.

10.5.3. Påvirkninger i driftsfasen

Motorvejen er anlagt under niveau for bygninger og opholdsarealer. Udbygningen af Øresundsmotorvejen vil i driftssituationen forbedre støjforholdene i området i forhold til 0-alternativet.

Støj fra den udvidede motorvej vil være lavere i forhold til 0-alternativet. Dette skyldes nedsættelsen af hastigheden på strækningen til 90 km/t, hvilket mere end modsvarer effekten af den øgede trafik som følge af anlægsprojektet.

Støjpåvirkningen fra den udvidede Øresundsmotorvej vurderes som værende væsentlig, da der fortsat vil være næsten 4.000 støjbelastede boliger i området.

10.6. Luftkvalitet og emissioner

10.6.1. Eksisterende forhold

Der er indhentet måleresultater for luftkvaliteten fra målestationer placeret i nærhed af motorvejsstrækningen i Københavns byområde og Københavns Lufthavn. Resultaterne er anvendt til at beregne baggrundskoncentrationen af NO₂ og partikler. Beregningerne viser, at baggrundsforureningen ligger under EU's luftkvalitetskrav.

10.6.2. Påvirkninger i anlægsfase

I anlægsfasen vil omgivelserne blive påvirket af udstødningsskasser fra entreprenørmateriel og af støv fra jordarbejde og kørsel. Der er dog tale om en mindre påvirkning af begrænset varighed. Påvirkningen vurderes derfor som ubetydelig, og der vil som udgangspunkt ikke være behov for afværgeforanstaltninger i anlægsfasen. Enkelte huse og boligblokke i en afstand af cirka 30-50 meter fra den eksisterende motorvej kan dog opleve større gener fra f.eks. røgskasserne på grund af den korte afstand. Ved arbejde meget tæt på disse boliger kan det ikke udelukkes, at der i visse tilfælde kan være behov for lokale afværgeforanstaltninger.

10.6.3. Påvirkninger i driftsfasen

De beregnede emissioner fra trafikken i driftsfasen vurderes for projektforslag og 0-alternativet at have en mindre påvirkning på luftkvaliteten for hele projektstrækningen. For NOX ses et fald i den årlige emission i forhold til eksisterende forhold (2018). Der vurderes derfor ikke at være nogen væsentlig påvirkning af mennesker og eventuelle følsomme naturområder f.eks. i form af kvælstofdeposition.

Da den nuværende baggrundsforurening er på et lavt til middel niveau, vurderes det, at luftkvalitetskravene vil være overholdt med fin margen, og at påvirkningen fra udbygningen af Øresundsmotorvejen vil være mindre.

I forhold til CO₂-udledning forventes et skift i fordelingen af biltyper og deres primære energikilde (færre benzin- og dieselmotorer samt flere elbiler), hvorfor den samlede udledning er faldende i både i 0-scenariet og for den udvidede motorvej.

Påvirkningen vurderes derfor som ubetydelig, da CO₂-udledningen fra trafikken er i samme størrelsesorden, som hvis Øresundsmotorvejen ikke udbygges.

10.7. Landskab, visualisering og lys

10.7.1. Eksisterende forhold

Jernbanen ligger parallelt med Øresundsmotorvejen - mod vest ligger den nord for motorvejen og mod øst ligger den syd for motorvejen. Denne infrastrukturkorridor er anlagt lavere end det omgivende terræn og med jordvolde på hver side. Voldene er anlagt med en kronehøjde på cirka tre meter over det omgivende terræn og cirka seks meter over vejniveau. Voldene er tæt beplantet med buske og træer og udgør et markant visuelt landskabstræk langs hele strækningen. Nogle steder er voldene desuden suppleret med støjskærme, som med tiden er tilgroet. De fleste steder langs korridoren er der derfor ikke nogen direkte visuel kontakt til selve vej- og jernbaneanlæggene fra omgivelserne. Motorvejen og jernbanen kan primært ses fra de 11 broer, der krydser anlæggene, overdækningen ved Tårnby Station og motorvejens tilslutning til Englandsvej.

10.7.2. Påvirkninger i anlægsfasen

Anlægsfasen vil medføre en midlertidig påvirkning på bilister, cyklister og fodgængeres landskabsoplevelse. Dette skyldes især anlægsarbejdet, herunder indsnævring af vognbaner, ændret afmærkninger og kørsel med entreprenørmaskiner. Da de fleste anlægsaktiviteter vil foregå inden for det eksisterende vejareal, vil den landskabelige påvirkning i anlægsfasen primært opleves af bilister, som kører på Øresundsmotorvejen. Fodgængere og cyklister vil primært opleve anlægsaktiviteterne fra broerne, som krydser Øresundsmotorvejen. Tilslutningsanlægget til Amager Strandvej, hvor der etableres en ny fly-overrampe og nye tilkørselsramper, vil medføre terrænændringer. Ved samme tilkørselsanlæg er der også foreslået en ny stibro for at øge kapaciteten for bilisterne på Amager Strandvej og for at adskille de lette trafikanter fra biltrafikken. I forbindelse

med tilkørselsramperne bliver de eksisterende støjskærme ændret, og der etableres nye støjskærme.

I anlægsfasen vil der potentielt være lokal lyspåvirkning fra de midlertidige arbejdspladser. Mest markant vil være lys fra arbejdspladsen ved tilslutningsanlæg 20, da arbejdspladsen etableres i et område, hvor der i dag ikke er belysning. Der arbejdes imidlertid udelukkende i dagtimerne, når der ses bort fra de korte perioder, hvor der skal fræses asfalt. I de perioder vil der være lys på arbejdspladsen om natten.

10.7.3. Påvirkninger i driftsfasen

Da det meste af anlægget er gravet ned i terræn, vil der kun være påvirkning fra svinglys. Ved ramperne er der allerede i dag svinglys, og flere trafikanter vil medføre mere svinglys. Den nye fly-overrampe ved tilslutningsanlæg 15 og 16 vil medføre, at svinglys bliver synligt for omgivelserne, men fly-overrampen konstrueres således, at svinglyset minimeres. Ved tilslutningsanlæg 15 og 16 bliver der også etableret en ny cykel- og gangsti, som vil være oplyst og synligt fra motorvejen.

10.8. Kulturarv og arkæologi

10.8.1. Eksisterende forhold

Der er registreret 12 ikke-fredede fortidsminder, én fredet bygning ved Vestre Bygade 9, og 11 bevaringsværdige bygninger beliggende i området omkring Tårnby Kirke.

10.8.2. Påvirkninger i anlægs- og driftsfasen

Der er udarbejdet en arkivalsk kontrol af Københavns Museum for Københavns Kommune og en arkivalsk kontrol af Kroppedal Museum for Tårnby Kommune.

På baggrund af den arkivalske kontrol udarbejdet af Københavns Museum er det vurderet, at der med stor sandsynlighed vil forekomme væsentlige arkæologiske og kulturhistoriske fortidsminder i forbindelse med jordarbejder i anlægsfasen. Derfor vil det være nødvendigt at udføre arkæologiske forundersøgelser for at sikre, at anlægsfasen ikke vil have en væsentlig påvirkning af eventuelle fund.

På baggrund af den arkivalske kontrol udarbejdet af Kroppedal Museum er det vurderet, at der særligt ved tilslutningsanlægget til Amager Strandvej kan forekomme væsentlige arkæologiske og kulturhistoriske fortidsminder i forbindelse med jordarbejder under deponeringslaget. Derfor vil det være nødvendigt at udføre arkæologiske forundersøgelser for at sikre, at anlægsfasen ikke vil have en væsentlig påvirkning af eventuelle fund. Det vurderes derfor, at anlægsprojektet vil have en mindre påvirkning af arkæologiske og kulturhistoriske interesser i anlægsfasen.

Desuden vurderes det for både Københavns og Tårnby Kommune, at der vil være ubetydelige påvirkninger af arkæologiske og kulturhistoriske interesser i driftsfasen.

10.9. Rekreative forhold, befolkning, sundhed og materielle goder

10.9.1. Eksisterende forhold

Der er flere rekreative områder i form af Naturpark Amager, Kalvebod Fælled, Tårnby Bypark samt Tårnby og Kastrup Kirkegård.

Desuden ligger der flere fritidsområder og faciliteter langs Øresundsmotorvejen, så som Royal Golf Center, Københavns Skyttecenter, Københavns Flugskytte Klub, Kalvebod Hundepark, flere kolonihaveforeninger, Tårnby Skatepark, Tårnby Stadion, FDF Korsvejen samt korsvejsmarkedet, Kastrup Idrætsanlæg og Kastrup Lystbådehavn.

Derudover er der registreret nationale stier og ruter, som Amarminoen, den nationale cykelrute N6, supercykelstien Ørestadsruten, Margueritruten samt flere gang- og cykelstier, som krydser Øresundsmotorvejen.

10.9.2. Påvirkninger i anlægsfasen

Der skal anlægges et arbejdsareal i udkanten af byparken på Tårnbytunnelen. Det forventes, at der vil være en del anlægstrafik til og fra arealet, som vil påvirke de besøgende. Det vurderes, at der vil være en mindre påvirkning af de rekreative områder i anlægsfasen, da de rekreative faciliteter i byparken stadig kan benyttes i anlægsfasen.

Det vurderes, at der vil være en mindre påvirkning af kolonihaveforeningerne beliggende langs motorvejen i form af støvgener i større perioder fra jord- og grusarbejder.

Kastrup Lystbådehavn vil opleve en mindre påvirkning i anlægsfasen på grund af færre parkeringspladser samt anlægsaktiviteter.

Det vurderes samlet set, at anlægsprojektet vil have en mindre påvirkning af de rekreative områder, fritidsområder og faciliteter samt nationale stier og ruter i anlægsfasen.

Resultatet af støjberegningerne viser, at boliger tæt på motorvejen kan blive påvirket af støj over grænseværdierne på 70 dB(A) i dagperioden i anlægsfasen. Der vil som udgangspunkt ikke forekomme bygge- og anlægsarbejde uden for tidsrummet 7-19 på hverdage og ingen særligt støjende aktiviteter uden for tidsrummet 8-17. Dette er med undtagelse af fræsning, der af hensyn til trafik- og arbejdsmiljøikkerhed vil foregå om aftenen og natten.

På baggrund af støjberegningerne vurderes det, at det ikke kan udelukkes, at der vil forekomme en sundhedsskadelig støjpåvirkning af befolkningen ud over de støjgrænseværdier, som accepteres i henholdsvis Københavns- og Tårnby Kommuner. Påvirkning fra anlægsarbejdet vurderes derfor at være væsentlig i forhold til menneskers sundhed.

10.9.3. Påvirkninger i driftsfasen

Det vurderes, at anlægsprojektet vil have en ubetydelig påvirkning af de rekreative områder, fritidsområder og faciliteter, samt nationale stier og ruter i driftsfasen, da det forventes, at disse kan benyttes som i dag.

Støjbelastningen fra trafik i området vurderes allerede at være væsentlig og vil efter udbygningen stadig være væsentlig på trods af hastighedsnedsættelse og støjdæmpende slidlag. Støj kan forårsage helbredsmæssige konsekvenser såsom stress og søvnforstyrrelser, der kan have følgevirkninger som forhøjet blodtryk og hjertesygdomme. Det er derfor vurderet, at påvirkning på befolkningens sundhed er væsentlig.

10.10. Overfladevand og spildevand

10.10.1. Eksisterende forhold

Den eksisterende motorvej afvander til Københavns Havn, Nordre Landkanal og Øresund. Om sommeren ledes mindre vandmængder til Grøbelrenden på Kalvebod Fælled for at pleje strandengene.

I vandområdeplan 2021-2027 er Københavns Havn, Øresund og Kalveboderne alle del af vandområdet Nordlige Øresund (ID 6). Nordlige Øresund er målsat med god økologisk tilstand og god kemisk tilstand, mens den samlede tilstand er moderat økologisk tilstand og ikke-god kemisk tilstand.

10.10.2. Påvirkninger i anlægs- og driftsfasen

Udbygningen af Øresundsmotorvejen vil ikke medføre fysisk påvirkning af vandløb eller hav. Der er ingen ændringer i de nuværende udledningspunkter, som fortsat vil være til Københavns Havn, Nordre Landkanal og Øresund ved Amager Strandvej i Kastrup. Der vil også fortsat være mulighed for udpumpning til Grøblerenden på Kalvebod Fælled i sommermånederne for at sikre vand til ynglende vadefugle.

Arealet, som skal afvandes, udvides med 13,2 ha og det samlede areal, der afvander til vejafvandingssystemet, vil være på i alt 116,1 ha.

Vejafvandingssystemet ændres, så vejvand fremover renses svarende til bedst tilgængelige teknik (BAT). De eksisterende åbne regnvandsbassiner, i hver ende af Øresundsmotorvejen (E1 og H4) ombygges, så de lever op til krav om bedst tilgængelig teknik, bl.a. ved udbygning af volumen og etablering af forbassin. Der anlægges derudover et nye åbent vådt regnvandsbassin nord for E1. Vand fra disse bassiner udledes i Københavns Havn.

Der er ikke plads til et åbent vådt regnvandsbassin ved Nordre Landkanal, og vejvand, der ledes til hertil, renses i stedet i sedipipes eller lignende renseanlæg, der lever op til BAT.

Det er vurderet, at anlægsprojektet ikke vil forringe tilstanden i overfladevandsforekomsterne eller forhindre mål-opfyldelse. Det er derudover vurderet, at anlægsprojektet ikke er til hinder for opnåelse af god tilstand i henhold til Danmarks Havstrategi og de 11 deskriptorer.

10.11. Grundvand

10.11.1. Eksisterende forhold

Der er fire terrænnære grundvandsforekomster langs mo-

torvejen. Ifølge Vandområdeplanerne har en af disse ringe kvantitativ tilstand og ringe kemisk tilstand, to har god både kvantitativ og kemisk tilstand, mens den sidste har god kvantitativ tilstand og ringe kemisk tilstand,

Der er ingen områder med særlige drikkevandsinteresser langs motorvejsstrækningen. Dele af strækningen går gennem et område med drikkevandsinteresser samt et område defineret som nitratfølsomt indvindingsområde/indsatsområde/indvindingsopland.

Der foregår allerede i dag en omfattende grundvands-senkning (dræning) i forbindelse med det eksisterende jernbane- og motorvejsanlæg, som gravet ned til omkring kote -3,5 meter DVR90 mod vest og til + 3 meter DVR90 mod øst.

10.11.2. Påvirkninger i anlægsfasen

I anlægsfasen vurderes der at blive behov for midlertidig grundvandssenkning ved tilslutningsanlægget til Amager Strandvej.

For at sikre at grundvandssenkningen ikke medfører jord- og grundvandsforurening, overvåges grundvandsspejlet lokalt omkring grundvandssenkningen, og der iværksættes afværgeforanstaltninger i form af f.eks. recirkulering af grundvandet, hvis der er behov for det.

Der vil blive udført geotekniske og hydrologiske forundersøgelser de steder, hvor der skal udføres midlertidig grundvandssenkning for at vurdere de konkrete behov for afværgeforanstaltninger i forhold til grundvandet. Det forventes, at der kan blive behov for re-infiltration af det op-pumpede vand.

Ud over den midlertidige grundvandssenkning kan der på hele strækningen blive behov for lænsning af overfladevand ved udgravning til nye vognbaner. Der forventes ikke behov for decideret grundvandssenkning i den forbindelse, men hvis det bliver tilfældet, kan der være behov for vandprøvetagning eller rensning af vandet inden udledning eller tilslutning til kloak.

10.11.3. Påvirkninger i driftsfasen

Det vurderes, at påvirkningen i driftsfasen vil være ubetydelig, når arbejdet som forudsat udføres efter gældende lovgivning med de nødvendige afværgeforanstaltninger.

Hvor vejen udvides, vil der blive lagt dræn under vejkasen i samme niveau som de eksisterende dræn. De fleste steder vil drænene blive lagt i moræneler, mens det naturlige grundvand allerede står under drænniveau andre steder.

Anlægsprojektet vil ikke hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet i områdets grundvandsforekomster.

10.12. Jord, affald, råstoffer og terrænforhold

10.12.1. Eksisterende forhold

Der er konstateret i alt fire V1-kortlagte lokaliteter og

ni V2-kortlagte lokaliteter. Anlægsarbejder inden for forureningskortlagte områder skal udføres i overensstemmelse med regler om håndtering af forurennet jord.

Undersøgelseskorridoren omfatter to større områder, der er områdeklassificeret, beliggende ved henholdsvis Sundbyområdet i Københavns Kommune og Kastrup/Tårnby By i Tårnby Kommune. Områdeklassificering af et areal udløser pligt til at anmelde jord, der skal bortskaffes.

Dele af motorvejsstrækningen betragtes som blødbundsområde. I forbindelse med opgravning af blødbundsmaterialer skal det sikres, at udvaskning af jernforbindelser (okker) minimeres, og det skal sikres, at overfladevand fra oplag af materialerne ikke udledes til vandløb eller andre beskyttede naturområder.

Affald skal håndteres efter kommunernes affaldsregulativer. Affald søges så vidt muligt genanvendt i henhold til den tidligere regerings "Strategi for cirkulær økonomi" (2018). Tilsvarende skal der så vidt muligt anvendes genanvendte materialer som substitut for nye råstoffer.

Ifølge Råstofplan 2016/2020 for Region Hovedstaden findes der ingen råstofinteresseområder inden området. Det nærmeste område er beliggende cirka 21 km mod nordvest.

10.12.2. Påvirkninger i anlægsfasen

Inden anlægsarbejdet igangsættes, skal der udarbejdes en jordhåndteringsplan. Inden denne plan kan udarbejdes, skal der foretages jordforureningsundersøgelser på kortlagte ejendomme, områdeklassificerede arealer og i rabatjord. Der tages stilling til, hvor jorden skal bortskaffes til, og om der skal foretages genindbygning og/eller mellemdeponering.

Der skal foretages jordarbejder i et V2-kortlagt areal ved Københavns Flugtskytte Klub. Desuden findes der et V2-kortlagt areal, som er en tidligere losseplads, ved tilslutningsanlæg 16 (Amager Strandvej). Når der skal udføres anlægsarbejder på de kortlagte arealer, vil arbejdet og eventuelle afværgeforanstaltninger blive foretaget i henhold til gældende regler for håndtering af forurennet jord.

Der anvendes så vidt muligt genanvendelige materialer som substitut for nye råstoffer.

Affald, som opstår i anlægsfasen i anlægsprojektet, skal håndteres efter kommunens affaldsregulativer. Affald til bortskaffelse i forbindelse med anlægsarbejder på lossepladsen skal håndteres særligt efter tilladelse fra kommunens miljømyndighed.

Ved tilladelse til terrænreguleringer og eventuelt dispensationer i forhold til servitutter med videre, er det kommunen, der afgør, hvilke tilladelser der skal søges om.

Der er på hele den vestlige del af Øresundsmotorvejen fundet invasive plantearter. I forbindelse med gravearbejder, skal overskudsgrunden håndteres efter bekendtgørelsen om invasive arter, og kommunen skal kontaktes for det videre forløb.

10.12.3. Påvirkninger i driftsfasen

Det forventes, at der på sigt vil ske en diffus forurening af de nye arealer langs den udvidede motorvej. Derudover kan der ske spild af olie og andre miljøfremmede stoffer i forbindelse med trafikuheld, hvilket kan give jord- og/eller grundvandsforurening. For at undgå en væsentlig påvirkning af omgivelserne gennemføres en række afværgeforanstaltninger som beskrevet i punkt 8.14.

Ved almindelig drift og vedligehold af vejen skal der anvendes materialer, ressourcer og råstoffer som for eksempel asfalt, stabilgrus m.v., f.eks. i forbindelse med reparation. Det vurderes, at der ved eventuelt reparationer kan ske en genanvendelse af bl.a. grus og asfalt. Det vurderes, at ressourceforbruget i driftsfasen vil have en ubetydelig påvirkning på miljøet.

I forbindelse med almindeligt drift- og vedligehold af vejen vil der blive generet affald. Det vurderes, at affaldsbringelsen vil have en ubetydelig påvirkning på miljøet, når håndteringen og bortskaffelse af affaldet sker i henhold til de gældende regulativer og vejledninger på området.

Det vurderes, at påvirkningen i driftsfasen vil være ubetydelig, idet håndteringen sker efter gældende lovgivning, beredskabsplan samt afværgeforanstaltninger.

10.13. Afværgeforanstaltninger

Ved jordarbejder på motorvejsskråninger skal de invasive arter, kæmpe-bjørneklo og sildig gyldenris, fjernes forsvarligt, og det skal sikres, at de ikke spredes med frø, jord eller rødder i forbindelse med anlægsarbejder.

Støvgener undgås ved befugtning af kørselsveje og overholdelse af reducerede kørselshastigheder.

Før anlægsarbejdet igangsættes, gennemføres arkæologiske forundersøgelser og udgravninger, hvis nødvendigt, for at sikre eventuelle ikke fredede fortidsminder under jorden.

Opravning af blødbundsmaterialer håndteres således, at udvaskning af jernforbindelser (okker) minimeres. Det sikres, at overfladevand fra oplag af blødbundsmaterialer ikke udledes til vandløb eller andre beskyttede naturområder.

Hvis der konstateres uforudsete mindre forureninger ved syn eller lugt, skal forureningerne afgrænses horisontalt og vertikalt. Ved større uforudsete forureninger standses arbejdet, og kommunen kontaktes for det videre forløb.

Ved jordarbejder, hvor der er viden eller mistanke om forurening, skal arbejdet udføres under fuldt miljøteknisk tilsyn.

10.14. Kumulative forhold

Udbygning af Ørestaden, udbygning af Amagermotorvejen, Østlig Ringvej, Ny Københavns Lufthavn Station, dobbelte svingbaner på Englandsvej, Plejeplan for Kalvebod Fælled, Lokalplan 143 fra Tårnby Kommune, Naturpark Amager, eventuelt vendespor ved Københavns Lufthavn station, udvikling af Københavns Lufthavn er projekter, der er identificeret som potentielt bidragende med kumulativ effekt.

Det er vurderet, at ved anlægsarbejder på Amagermotorvejen, Ny Københavns Lufthavn Station og et eventuelt vendespor ved Københavns Lufthavn Station samtidig med Øresundsmotorvejen kan der være en kumulativ påvirkning. Projekterne vil blive koordineret tæt mellem de ansvarlige anlægsmyndigheder og bygherrer, således at væsentlige kumulative påvirkninger undgås.

11. Forholdet til EU-retten

Det vurderes samlet, at anlægsprojektet i § 1 kan gennemføres inden for EU-rettens rammer.

11.1. VVM-direktivet

VVM-direktivet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 er implementeret i vejlovens kapitel 2 a, og regler udstedt i medfør heraf, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

Sund & Bælt Holding A/S er bemyndiget til at udøve de beføjelser, som Vejdirektoratet er tillagt efter kapitel 2 a i vejloven, eller regler fastsat i medfør af samme kapitel, i forbindelse med udbygning af Øresundsmotorvejen, jf. § 1, stk. 1, nr. 2, i bekendtgørelse nr. 45 af 17. januar 2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. til Sund & Bælt Holding A/S.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, kræver Sund & Bælt Holding A/S' etablering, udbygning eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

Folketingets vedtagelse af en anlægslov vil udgøre tilladelsen til anlægsprojektet i overensstemmelse med tilladelseskravet i VVM-direktivets artikel 2, stk. 1.

Anlægsprojektet, som er forberedt til Folketingets vedtagelse i enkeltheder ved lov, fremgår af lovforslagets § 1 samt projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten herunder vurderingen af anlægsprojektets indvirkning på Natura 2000-områder. Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslagets punkt 10 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet.

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse.

Med Folketingets vedtagelse af loven bemyndiges Sund & Bælt Holding A/S til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslaget, projektbeskrivelserne og de udførte vurderinger af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet. Loven udgør miljøgodkendelsen.

Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af vurderingen af projektets indvirkning på miljøet. Eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er

omfattet af vejlovens bilag 2 (screeningspligtige ændringer), vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

11.2. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

I medfør af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området. Jf. artikel 6, stk. 1, foretages en væsentlighedsvurdering med det formål at vurdere, om projektet kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætninger væsentligt, og dermed om en konsekvensvurdering skal udarbejdes.

Hvis det i væsentlighedsvurderingen ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter udarbejdes en konsekvensvurdering. Konsekvensvurderingen skal forholde sig konkret til, om projektet skader det konkrete udpegningsgrundlag for det berørte Natura 2000-område.

Vedtagelsen af lovforslaget udgør godkendelsen af anlægsprojektet i lovforslagets § 1 i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området er derfor gennemført inden lovforslagets vedtagelse. Der er udført de nødvendige vurderinger af projekternes påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i punkt 10 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet i lovforslagets § 1 konstateret, at ingen Natura 2000-områder vil blive væsentligt påvirket af de pågældende projekter.

Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a), med forbud mod bl.a. forsætlig forstyrrelse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13, for så vidt angår de plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b), og en tilsvarende beskyttelsesordning gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, artikel 13, stk. 1, og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og vildtforvaltningslovens § 6 a og § 7, samt artsfredningsbekendtgørelsen. Ved dette lovforslag sker der ikke fravigelse af den nævnte lovgivning.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen ikke

konstateret påvirkning af bilag IV-arter. Der udføres derfor ikke afværgeforanstaltninger af hensyn til bilag IV-arter i forbindelse med anlægsprojektet.

11.3. Århus-konventionen

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i bekendtgørelse nr. 10 af 13. marts 2003 af Århus-Konvention af 25. juni 1998 om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen). EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337 /EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61 /EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere I PPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i VVM-direktivet.

Det følger af Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civil søgsmål.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op

til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet m.v. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

11.4. Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i en principiel dom (C-461/13 Weser) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetslementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - f.eks. fra god til moderat tilstand - selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/118/EF af 12. december 2006 om beskyttelse af grundvandet mod forurening og forringelse (herefter grundvandsdirektivet) fastsætter nærmere bestemmelser med henblik på at opfylde vandrammedirektivets artikel 17 om strategier til forebyggelse og kontrol med forurening af grundvandet. Grundvandsdirektivet supplerer således vandrammedirektivet med mere specifikke kriterier for vurdering af grundvandets kemiske tilstand.

EU-Domstolen har i dommen Land Nordrhein-Westfalen (C-535/18) fastslået, at principperne i afgørelsen C-461/13 om forringelse af tilstanden for overfladevandområder også gælder for grundvandsforekomster.

Endvidere har EU-Domstolen i dommen Land Nordrhein-Westfalen (C-535/18) angående vandrammedirektivet og målsat grundvand udtalt, at begrebet forringelse af tilstanden skal forstås ens, uanset om der er tale om overfladevand eller grundvand.

Det skal sikres, at anlægsprojektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for

forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Direktivet er blandt andet implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser. Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets tredje planperiode 2021-2027 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.

Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at miljøkvalitetskrav i Øresund vil være overholdt, og at der ikke være en påvirkning eller forringelse af tilstanden eller af muligheden for at opnå god økologisk og kemisk tilstand for overfladevandområdet Nordlige Øresund.

Projektområdet går ikke igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. Anlægsprojektet vurderes ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet i områdets grundvandsforekomster.

11.5 Havstrategidirektivet

Det følger af havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger - EU-tidende 2008 nr. L 164), at en god tilstand skal etableres eller fastholdes i alle europæiske havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet offentliggjorde regeringen i april 2018 sin anden havstrategi. Lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019 om havstrategi (herefter havstrategiloven) beskriver god miljøtilstand og fastsætter miljømål for 11 forskellige deskriptorer. Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Havstrategiloven og Danmarks Havstrategi omfatter alle farvande herunder havbund og undergrund på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til én sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter lovbekendtgørelse nr. 119 af 26. januar 2017 om miljømål m.v. for internationale naturbeskyttelsesområder. Strategien indeholder også en vurdering af de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet.

Anlægsprojektet vurderes ikke at være til hinder for opnåelse af god tilstand i henhold til Danmarks Havstrategi.

12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 18. januar

2024 til den 18. februar 2024 (32 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Tårnby Kommune, Københavns Kommune, Udviklings-selskabet By & Havn I/S, Københavns Lufthavne A/S, KL, Danske Regioner, Region Hovedstaden, Hovedstadens Beredskab, DSB, Trafikselskaber i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport, Fagligt Fælles Forbund –

3F, FOA, Håndværksrådet, ITD, Landsorganisationen i Danmark (LO), Cyklistforbundet, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske Havne, Danske Motorcyklister, Det Økologiske Råd, Energinet, FDM, Forbrugerrådet, Friluftsrådet, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, NOAH, Rigsrevision og Rådet for Bæredygtig Trafik og Rådet for Sikker Trafik.

13. Sammenfattende skema

| | Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«) | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«) |
|--|--|---|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen. | Anlægsprojektet finansieres via finansloven af Transportministeriet. Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i FFL-24, vejindeks 135,3) anslås til 801,4 mio. kr. fordelt over perioden 2024-2029 opdelt i to etaper, der ikke igangsættes samtidig. |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen. | De berørte kommuner vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle diverse ansøgning og anmeldelser. |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Anlægsprojektet medfører en forkortet og mere pålidelig rejsetid på strækningen, Det vil medvirke til flere fordele for erhvervslivet i form af reducerede omkostninger til transport af varer og bedre adgang til kvalificeret arbejdskraft. Forbedret konkurrencesituation for erhvervslivet og forbedret rekrutteringsgrundlag | Indskrænkning i trafikken på eksisterende veje i anlægsperioden kan medføre midlertidige negative konsekvenser for erhvervslivet. |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Ingen | Ingen. |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | Der vil være konsekvenser i forbindelse med ekspropriation |
| Klimamæssige konsekvenser | Ingen | Der forventes en CO ₂ -udledning fra anlægsfasen på cirka 40.000 tons |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser | Færre støjbelastede boliger langs strækningen som konsekvens af hastighedsnedsættelse og udlægning af støjreducerende slidlag. | Anlægsprojektet vil have en begrænset negativ påvirkning af natur og miljø, da der i forvejen er et eksisterende vejanlæg, som påvirker omgivelserne, og som udgør en eksisterende barriere. |
| Forholdet til EU-retten | Anlægsprojektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af EuropaParlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. | |

| | | |
|---|--|--------------|
| | På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og vandrammedirektivet. | |
| Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X) | Ja | Nej x |

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i § 1, stk. 1, at Sund & Bælt Holding A/S bemyndiges til at udvide Øresundsmotorvejen, jf. bilag 1.

Anlægsprojektet består af en udbygning af Øresundsmotorvejen med en ekstra vognbane i hver retning på strækningen mellem Vestamager til Københavns Lufthavn, udbygning af sammenfletningen ved Amagermotorvejen, etablering af en ny parallelrampe ved Ørestad og udbygning af tilslutningsanlægget til Amager Strandvej.

Det foreslås i § 1, stk. 2, at Sund & Bælt Holding A/S kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og nødvendige ledningsarbejder m.v.

Der henvises til punkt 3.1 i de almindelige bemærkninger.

Til § 2

Reglerne for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg findes i vejlovens kapitel 2 a. Sund & Bælt Holding A/S er bemyndiget til at udøve de beføjelser, som Vejdirektoratet er tillagt efter kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. eller regler fastsat i medfør af samme kapitel, i forbindelse med udbygning af Øresundsmotorvejen, jf. § 1, stk. 1, nr. 2, i bekendtgørelse nr. 45 af 17. januar 2023 om delegation af kompetencen i kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v. til Sund & Bælt Holding A/S.

Det følger således af vejlovens § 17 a, stk. 3, at Sund & Bælt Holding A/S' etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. 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 foreslås i § 2, at anlægsprojektet som nævnt i § 1, stk. 1, 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.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges Sund & Bælt Holding A/S til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, stk. 1, jf. lovens bilag 1, og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, det vil sige miljøkonsekvensrapporten, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Vedtagelsen af anlægsloven vil være den samlede bemyndigelse for Sund & Bælt Holding A/S til at igangsætte og gennemføre anlægsprojektet. Anlægsloven træder således i stedet for den administrative tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til vejloven. Ved meddelelse af en VVM-tilladelse efter de almindelige regler ville det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte VVM-redegørelse, og således holder sig inden for de miljømæssige vurderinger, der fremgår af redegørelsen.

Det foreslåede i § 2 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. I henhold til denne bestemmelse påhviler det således Sund & Bælt Holding A/S – og i praksis dennes entreprenører – at skulle udføre de pågældende bygge- og anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Trafikstyrelsen fører tilsyn hermed.

Bestemmelsen i § 2 vil ikke indebære en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udbygninger af anlægsprojektet nævnt i § 1, når dette i anlægsfasen sker i overensstemmelse med kapitel 2 a, i lov om offentlige veje m.v. og inden for bemyndigelsen i § 1. Det følger af reglerne i vejlovens kapitel 2 a, at Trafikstyrelsen er VVM-myndighed for eventuelle ændringer og udbygninger af anlægsprojektet. Sund & Bælt Holding A/S skal således anmelde eventuelle ændringer eller udbygninger, der kan være til skade for miljøet, til Trafikstyrelsen, som i overensstemmelse med reglerne i kapitel 2 a vil skulle vurdere, om den anmeldte ændring eller udbygning skal undergives supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udbygningen kan tillades, eventuelt på vilkår.

Der henvises til punkt 3.2 i de almindelige bemærkninger.

Til § 3

Det foreslås i § 3, at ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, udfører Sund & Bælt Holding A/S afværgeforanstaltninger i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering, jf. kapitel 2 a, i lov om offentlige veje m.v.

I miljøkonsekvensrapporten er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som vil skulle iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end de, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporten vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projekterne. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet. Der henvises til de almindelige bemærkninger punkt 10.13.

Det skal bemærkes, at der ikke er vurderet behov for afværgeforanstaltninger af hensyn til Natura-2000-områder og bilag IV-arter, da disse ikke vil blive påvirket af projektet.

Til § 4

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, og arealer i nærheden af motorvejen er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning, herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven, planloven, jordforureningsloven og museumsloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer.

Det foreslås i § 4, stk. 1, at anlægsprojektet nævnt i § 1 ikke kræver dispensation eller tilladelse efter § 8 i lov om forurenet jord, § 65, stk. 1 og 2, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Det foreslåede vil indebære, at der uanset naturbeskyttelseslovens § 3 og uden dispensation vil kunne ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som kan blive berørt i forbindelse med anlægsprojektet. Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, er der arealer beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, herunder det eksisterende regnvandsbassin H4, hvis volumen vil skulle udvides i forbindelse med projektet.

Det foreslåede vil derudover indebære, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse efter planlovens § 35 til opførelse af de anlæg, der er omfattet af lovforslaget.

Endelig vil bestemmelsen indebære, at der ikke efter § 8 i jordforureningsloven skal indhentes tilladelse fra Tårnby Kommune eller Københavns Kommune til ændret anvendelse af forurenede arealer inden for projektområdet eller til opgravning og håndtering af jord.

Det foreslås i § 4, stk. 2, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, og kapitel 8 og 8 a i museumsloven ikke finder anvendelse ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Fravigelsen af reglerne om kommune- og lokalplaner er begrundet i, at anlægsloven vil udgøre den rettlige ramme for

anlægsprojektet, og gennemførelsen af anlægsprojektet vil derfor ikke kræve fysisk planlægning efter planloven. Det vil derfor heller ikke være påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre anlægsprojektet. Arbejder, der fremgår af punkt 3.1 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget samt anlægsprojektets miljøkonsekvensrapport, der skal udføres for at gennemføre anlægsprojektet, både i det permanente og det midlertidige projektområde, vil heller ikke kræve dispensation eller lignende fra en eksisterende planlægning.

Herudover foreslås det, at museumslovens kapitel 8 og 8 a fraviges. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægsprojektet, vil således blive varetaget af Sund & Bælt Holding A/S efter denne lov. Sund & Bælt Holding A/S vil således blive bemyndiget til helt eller delvist at fravige beskyttelsen af fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven. Det bemærkes, at Sund & Bælt Holding A/S under alle omstændigheder vil følge principperne i museumsloven, jf. § 3, stk. 3. Som følge af museumsloven vil Sund & Bælt Holding A/S, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skulle standse arbejdet i det omfang, det vil berøre fortidsmindet. Fundet vil herefter blive anmeldt til Kulturministeriet, som vil blive anmodet om at vurdere, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

Sund & Bælt Holding A/S vil i stedet efter denne lov vurdere de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til det konkrete projekt. For at sikre den nødvendige sagkundskab, skal Sund & Bælt Holding A/S i forbindelse med anvendelsen af denne bestemmelse inddrage de relevante instanser, herunder Slots- og Kulturstyrelsen, til belysning af sagerne.

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, er der ikke registreret fredede fortidsminder i området, men der er tidligere fundet spor af fortidsminder i området.

I § 4, stk. 3, foreslås det, at hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1 og 2, varetages ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, af Sund & Bælt Holding A/S.

Selv om det foreslåede i § 4, stk. 1, vil indebære, at dele af den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. fraviges, vil hensynene bag disse regler stadigvæk skulle varetages i projektet ved, at Sund & Bælt Holding A/S ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven, og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger samt rammerne beskrevet i miljøkonsekvensrapporten for projektet. Disse rammer sikrer samlet en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. For en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i anlægsprojektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser, henvises til punkt 3.1 i de almindelige bemærkninger samt den udarbejdede miljøkonsekvensrapport, der ligger til grund for projektet.

Bestemmelsen vil alene finde anvendelse i anlægsfasen, indtil anlægsprojektet, jf. § 1, stk. 1, er færdigt og taget i brug. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love skal det lægges til grund, at anlægget kan drives og vedligeholdes på normal vis, når projektet er gennemført, men hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden, f.eks. i et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Der henvises til punkt 3.3. i de almindelige bemærkninger.

Til § 5

Ifølge miljøbeskyttelseslovens kapitel 11 kan kommunalbestyrelsens afgørelser og beslutninger efter loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, som udgangspunkt påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Tilsvarende gælder som udgangspunkt for afgørelser truffet af miljøministeren efter nærmere fastsatte bestemmelser i miljøbeskyttelsesloven eller regler fastsat med hjemmel i loven.

Efter kapitel 16 i vandløbsloven kan vandløbsmyndighedens (kommunalbestyrelsens) afgørelser, bortset fra afgørelser om erstatning og andre økonomiske spørgsmål, og miljøministerens afgørelser efter § 37 a som udgangspunkt påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Dog kan afgørelser efter lovens kapitel 11 a (om miljøskade) som udgangspunkt ligeledes påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Ifølge kapitel 13 i vandforsyningsloven kan bl.a. kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven samt miljøministerens afgørelser efter nærmere fastsatte bestemmelser i loven som udgangspunkt påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 69 af 23. januar 2024, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder i det omfang, der ikke er særlige klage- og tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Indenrigs- og Sundhedsministeriet er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at Indenrigs- og Sundhedsministeriet er øverste tilsynsmyndighed i forhold til Ankestyrelsens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, stk. 2, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne viger for anden lovgivning.

Det foreslås i § 5, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om vandforsyning m.v., lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13 eller lov om miljøbeskyttelse eller regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Med bestemmelsen foreslås det, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med det samlede anlægsprojekt vil blive afskåret og dermed ikke vil følge de normale regler

i de respektive love. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn. Det vil fortsat være muligt at indbringe afgørelserne til Folketingets Ombudsmand, hvilket ikke vil have opsættende virkning. Afgørelserne kan desuden fortsat indbringes for domstolene, dog med den frist, der fremgår af lovforslagets § 15.

Det foreslåede er ikke begrænset til arbejder i projektorrådet, idet bestemmelsen også vil omfatte andre afgørelser efter de i § 4, stk. 1, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende. I et sådan tilfælde skal det dog være uproblematisk at vurdere, at en afgørelse kan siges at påvirke projektet.

Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de nævnte love, hvor disse ikke er fraveget efter lovforslagets § 4, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

Afskæring af klageadgangen gælder alene for afgørelser efter de nævnte love vedrørende anlægsprojektet i anlægsfasen. Bestemmelsen finder ikke anvendelse, hvis der f.eks. i driftsfasen efter anlægsprojektet er gennemført måtte være behov for afgørelser efter de nævnte love.

Det foreslås i § 5, stk. 2, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

Transportministerens behandling af klagesager efter stk. 2 er fortsat reguleret af de i stk. 1 nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene, fortsat gælder. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til anlægsprojektet, vil transportministeren også kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om anlægsprojektet.

Det foreslås i § 5, stk. 3, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet nævnt i § 1.

Adgangen til at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser vil alene vedrøre kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call-in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. kunne blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for anlægsprojektet. Bestemmelsen vil endvidere navnlig kunne være relevant i forhold til stk. 2, hvis kommunen ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren vil - ligesom efter det foreslåede stk. 2 – skulle træffe afgørelse efter bestemmelserne i og prak-

sis efter de love, der er nævnt i stk. 1, idet hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet dog, hvis det er muligt efter de pågældende love, kan tillægges betydning. Selvom transportministeren måtte beslutte at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, vil denne beslutning ikke ændre på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Det foreslås i § 5, stk. 4, at transportministerens afgørelser i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det foreslåede vil ikke ændre ved, at sagerne kan indbringes for Folketingets Ombudsmand eller domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter stk. 3 og 4 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslaget § 17.

I § 5, stk. 5, foreslås det, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

Den foreslåede § 5, stk. 1, vil indebære fravigelse af særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning efter vandløbsloven, naturbeskyttelsesloven og miljøbeskyttelsesloven for anlægsprojektet. Når disse særregler fraviges, kan de kommunale tilsynsmyndigheder få en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigtsmæssigt, foreslås det i § 5, stk. 5, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslaget § 5, stk. 1, om anlægsprojektet nævnt i § 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de nævnte love.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Sundhedsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser efter stk. 1, herunder sagsbehandlingsregler, hvor vurderingen af lovligheden bedst kan foretages sammen med en vurdering af lovligheden af afgørelsen, f.eks. begrundelse, lovlige/saglige kriterier og officialmaksimen.

Det vil alene være afgørelser efter stk. 1, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med. Det vil indebære, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke vil kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v. samt aktindsigt efter offentlighedsloven.

Det foreslås i § 5, stk. 6, at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen til brug for mi-

nisterens behandling af klagesager efter stk. 2, eller call-in sager efter stk. 3, har pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i stk. 1 nævnte love, inden for Tårnby Kommune og Københavns Kommune.

Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen skal videregive de oplysninger, som kommunalbestyrelsen er i besiddelse af - eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe - til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til dels til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, stk. 1, hvorefter miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter loven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne kan forlanges afgivet i en bestemt form.

Der henvises i øvrigt til punkt 3.3 i de almindelige bemærkninger.

Til § 6

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåde ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Det foreslås i § 6, stk. 1, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, vil skulle gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Sund & Bælt Holding A/S under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren.

Det foreslås i § 6, stk. 2, at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Det foreslåede vil medføre, at ledningsejeren ikke vil skulle betale for en ledningsomlægning, såfremt dette er særligt bestemt ved aftale eller det følger af en kendelse

afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningsloven. Det vil bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf.

Det foreslås i § 6, stk. 3, at arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at det bliver præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer. For ledningsarbejder inden for offentligt vejareal følger det af vejlovens § 77, stk. 3. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis desuden, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne, men med forslaget til stk. 3, præciseres dette.

Bestemmelsen svarer til bestemmelserne i andre anlægslove, herunder § 7 i lov nr. 802 af 7. juni 2022 om udvikling af statsvejnettet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i punkt 3.4.

Til § 7

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndighedsarbejder efter § 77, der iværksættes af vejmyndigheden, inde for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Af vejlovens § 79, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Det fremgår af vejlovens § 79, stk. 4, at Vejdirektoratet i særlige tilfælde kan lade ledningsarbejder udføre for ledningsejerens regning, hvis der ikke kan opnås enighed mellem vejmyndigheden og ledningsejeren omkring ledningsarbejds udførelse.

Det foreslås i § 7, stk. 1, at i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal Sund & Bælt Holding A/S tage hensyn til ledninger omfattet af § 6 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Forsyningsledninger er vigtige infrastruktur anlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren skal således inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrette-

lægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Det foreslåede vil indebære, at Sund & Bælt Holding A/S som anlægsmyndighed skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a. ved så tidligt som muligt at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Det foreslås i § 7, stk. 2, at kan der ikke opnås enighed mellem Sund & Bælt Holding A/S og ejere af ledninger omfattet af § 9, om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Det foreslåede vil medføre, at hvis ikke der kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med den foreslåede bestemmelse fastsættes det, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren kan i så fald kræve, det vil sige påbyde, ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 7, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Sund & Bælt Holding A/S vil som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, skulle rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren.

Sund & Bælt Holding A/S skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Det foreslås i § 7, stk. 3, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade ledningsarbejder efter stk. 2 udføre for ledningsejerens regning.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller compensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden

med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 7, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Den foreslåede bestemmelse i § 7, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4.

Det foreslås i § 7, *stk. 4*, at beslutter transportministeren at udføre ledningsarbejder, jf. stk. 3, kan ministeren overlade udførelsen af arbejdet til Sund & Bælt Holding A/S.

I andre anlægsprojekter, som udføres af Banedanmark og Vejdirektoratet, vil Transportministeriet på baggrund af det almindelige over-/underordningsforhold delegere opgaven med at udføre de nødvendige ledningsomlægninger til den underliggende styrelse.

I nærværende lov er det imidlertid ikke en underliggende styrelse, som er anlægsmyndighed for projektet, men derimod det offentlig ejede selskab Sund & Bælt Holding A/S, som ejes af staten (100 procent).

Forslaget skal sikre, at der er klar hjemmel til, at transportministeren kan delegere opgaven til Sund & Bælt Holding A/S om at udføre de arbejder, som ministeren har hjemmel i stk. 3 til at gennemføre i det omfang, at der er truffet afgørelse herom.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 6 og til de almindelige bemærkninger i punkt 3.4.

Til § 8

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Sund & Bælt Holding A/S og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovens § 7, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

Ekspropriationskommissionen kan også tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

Det følger af vejlovens § 103, stk. 1, at erstatning for ekspropriationen efter § 96 og de forberedende undersøgelser, der er nævnt i § 99, fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.

Af vejlovens § 103, stk. 2, fremgår det, at en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

Det foreslås i § 8, *stk. 1*, at tvister om erstatning for ledningsarbejder efter §§ 6 og 7 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse præciserer således i overensstemmelse med administrativ praksis på området, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 6, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 7, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til anlægsprojektet.

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets § 8 til at behandle tvister omfattet af forslagets §§ 6 og 7 gælder, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 8, *stk. 2*, at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets §§ 6 og 7, herunder at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele.

Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i punkt 3.4.

Til § 9

I forbindelse med en række statslige anlægsprojekter på vejområdet har der været etableret en ordning, hvor støjrante boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering. Det har været Vejdirektoratet, som har stået for administrationen af den ordning, som har været administreret i henhold til ”Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjisoleringsordning (Vejdirektoratet, 2009)”.

Der ønskes etableret en lignende ordning i forbindelse med udbygningen af Øresundsmotorvejen.

Det foreslås i § 9, *stk. 1*, at Sund & Bælt Holding A/S

etablerer en ordning, hvorefter der kan tildeles et tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte af Øresundsmotorvejen.

Med ordningen vil det blive sikret, at ejerne af de helårsboliger, som Sund & Bælt Holding A/S udpeger som særligt ramt af støj kan søge om tilskud til støjisolering af facader.

Ejerne af en udpeget helårsbolig er ikke forpligtet til at tage imod tilbuddet om et tilskud.

Udgifter til ordningen afholdes af anlægsbevillingen for anlægsprojektet, jf. lovens § 1.

Det foreslås i § 9, stk. 2, 1. pkt., at udpegning af helårsboliger skal ske på baggrund af en støjkortlægning, som Sund & Bælt Holding A/S er ansvarlig for at udføre.

For at sikre et objektive kriterie for hvilke helårsboliger, der skal tilbydes at blive omfattet af ordningen, vurderes det, at dette bedst sker på basis af en støjkortlægning af det pågældende område.

Det foreslås i stk. 2, 2. pkt., at Sund & Bælt Holding A/S kontakter ejerne af de helårsboliger, som er omfattet af ordningen, om muligheden for at søge om tilskud.

Som det er tilfældet for Vejdirektoratets støjisoleringsordning, vil det være Sund & Bælt Holding A/S, som først skal tage kontakt til ejerne af de helårsboliger, som selskabet vurderer er omfattet af ordningen.

Kontakten skal ske direkte og vil eksempelvis ikke være opfyldt, hvis det udelukkende sker på Sund & Bælt Holding A/S' hjemmeside eller i lokale medier. Selskabet vil være forpligtet til at sikre sig, at der ikke måtte være sket en fejl i forbindelse med kontakt til boligejer, eksempelvis hvis ejer af en støjramt helårsbolig ikke har fået en henvendelse fra selskabet.

Transportministeriet finder det naturligt, at selskabet i sin administration lader sig inspirere af Vejdirektoratets ordning, hvor Vejdirektoratet bruger en indsatsgrænse på 63 dB. Dermed vil det også sikres, at ejere af boliger ud til Øresundsmotorvejen, hvor udbygningen foretages af Sund & Bælt Holding A/S, ikke står dårligere end, hvis motorvejsprojektet var foretaget af Vejdirektoratet.

Det foreslås i § 9, stk. 3, at Sund & Bælt Holding A/S' tildeling af et tilskud skal ske ud fra objektive kriterier fastsat af Sund & Bælt Holding A/S.

Det foreslåede betyder, at Sund & Bælt Holding A/S skal udarbejde en metode, hvorpå tildelingen af tilskud kan ske uden, at det vil kræve et skøn. Det skal således være muligt på en simpel måde at finde ud af, hvilket tilskud man vil kunne få. Det kan f.eks. være ved fastsættelse af en procentdel af en samlet udgift til et støjisoleringsprojekt, som kan dækkes. Heri kan også være et loft over det maksimale beløb, der ydes tilskud med.

Det vil være Sund & Bælt Holding A/S' beslutning, hvilke objektive kriterier selskabet fastsætter. Transportministeriet finder det dog naturligt, at selskabet i sin administration lader sig inspirere af Vejdirektoratets ordning, som har vist sig at fungere, og som samtidig også sikrer sammenlignelige ordninger.

Det foreslås i § 9, stk. 4, at en ansøgning om tilskud til facadeisolering af helårsboliger efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

Ordningen er omfattet af anlægsprojekternes økonomi. Af hensyn til den økonomiske afvikling og afslutning af anlægsprojekterne er det nødvendigt at indsætte en frist for ansøgning om tilskud. 36 måneder efter et vejanlæg er taget i brug vurderes at være en rimelig periode for ejer af en støjramt bolig til at beslutte, om man ønsker at foretage støjisolering og søge om tilskud herom. Ansøgning om tilskud er ikke bindende for boligejer.

Et vejanlæg betragtes som taget i brug, når vejen er åbnet for trafik i alle vognbaner.

Det vil kun være ejere, som Sund & Bælt Holding A/S har rettet henvendelse til, som vil være omfattet af tilbuddet om et tilskud til facadeisolering.

Det betyder dermed også, at Sund & Bælt Holding A/S – forudsat at der ikke er sket nogen fejl – vil kunne afslå en anmodning om et tilskud fra ejer af en helårsbolig, som ikke er omfattet af ordningen. Selskabet vil være forpligtet til at sikre sig, at der ikke måtte være sket en fejl i forbindelse med kontakt til boligejer. Eksempelvis hvis ejer af en støjramt helårsbolig ikke har fået en henvendelse fra selskabet.

Det foreslås i § 9, stk. 5, 1. pkt., at Sund & Bælt Holding A/S afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til Transportministeriet.

Det medfører, at Sund & Bælt Holding A/S' afgørelse om tilskud vil kunne påklages til Transportministeriet.

Det foreslås i stk. 5, 2. pkt., at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Det foreslåede vil medføre, at modtageren af en afgørelse skal have klaget inden for fire uger fra den dag, hvor denne har modtaget Sund & Bælt Holding A/S' afgørelse.

Det foreslås i § 9, stk. 6, at ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter anlægsprojektet, jf. § 1, stk. 1, er taget i brug.

På baggrund af erfaringer med tidligere støjisoleringsordninger i forbindelse med projekter, som Vejdirektoratet har gennemført, vurderes det at være nødvendigt at indsætte en slutdato for ordningen for det enkelte anlægsprojekt.

Det betyder, at Sund & Bælt Holding A/S tilskud skal være udnyttet inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug. Det følger således af stk. 4, at hvis en ansøgning er indsendt inden de i stk. 4 foreslåede 36 måneder, skal selve det tilskudsberettigede støjisoleringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug.

Det foreslås i § 9, stk. 7, at forvaltningsloven finder anvendelse i forbindelse med Sund & Bælt Holding A/S' administration af støjisoleringsordningen.

Da Sund & Bælt Holding A/S vil træffe afgørelser i forbindelse med administrationen af støjisoleringsordningen, foreslås det, at forvaltningsloven og offentlighedslovens reg-

ler skal finde anvendelse i forbindelse med administrationen af ordningen.

Det foreslås i § 9, stk. 8, 1. pkt., at efter indstilling fra Sund & Bælt Holding A/S udbetaler Vejdirektoratet tilskud med de midler, der er indbetalt af A/S Øresund til Vejdirektoratet på baggrund af Europa-Kommissionens afgørelse C(2024) 959 af 13. februar 2024.

Europa-Kommissionen har i sin afgørelse C(2024) 959 af 13. februar 2024 om statsstøtte ydet af Danmark og Sverige til Øresundsbro Konsortiet. For at efterkomme Kommissionens afgørelse indbetaler selskabet A/S Øresund et beløb til Vejdirektoratet, som modsvarer værdien af den ulovlige statsstøtte, som Danmark har ydet i form af mere gunstige vilkår for fremførsel af underskud og mere lempelige afskrivningsregler.

Med forslaget vil Vejdirektoratet efter indstilling fra Sund & Bælt Holding A/S stå for udbetalingen af tilskud, som er tildelt ejer af en helårsbolig. Udbetalingen sker med midlerne indbetalt af A/S Øresund.

Det betyder dermed også, at Sund & Bælt Holding A/S vil videregive de nødvendige oplysninger, som Vejdirektoratet behøver for at kunne udbetale tilskud.

Det foreslås i stk. 8, 2. pkt., at Vejdirektoratet udbetaler tilskud så længe det er dækket af de indbetalte midler omtalt i 1. pkt.

Vejdirektoratet vil kun skulle stå for udbetalingen, så længe der er midler indbetalt af A/S Øresund til Vejdirektoratet på baggrund af Europa-Kommissionens statsstøtteafgørelse af 13. februar 2024. Det betyder derfor også, at Vejdirektoratet vil skulle sikre sig, at Sund & Bælt Holding A/S orienteres i den situation, hvor midlerne er ved at være opbrugt.

Det foreslås i § 9, stk. 9, at udbetales der færre midler end afsat, jf. stk. 8, tilbageføres de ikke udmøntede midler til statskassen.

Det foreslås i § 9, stk. 10, at kan udbetaling af tilskud efter stk. 1 ikke dækkes af midler omfattet af stk. 8, udbetaler Sund & Bælt Holding A/S udbetaler resten af tilskuddet.

I forslaget til § 9, stk. 8, foreslås det, at Vejdirektoratet står for udbetalingen efter indstilling fra Sund & Bælt Holding A/S. Midlerne hertil vil komme fra A/S Øresunds indbetaling til Vejdirektoratet af et beløb som modsvarer værdien af den ulovlige statsstøtte, som Danmark har ydet i form af mere gunstige vilkår for fremførsel af underskud og mere lempelige afskrivningsregler.

Hvis der skal udbetales tilskud som går udover beløbet indbetalt af A/S Øresund til Vejdirektoratet, vil det være Sund & Bælt Holding A/S, som skal stå for udbetalingen af de tilskud.

Til § 10

Det fremgår af grundlovens § 73, stk. 1, at ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

I vejlovens kapitel 10 er der regler om ekspropriation til henholdsvis statslige og kommunale vejprojekter. Af § 96 fremgår det, at vejmyndigheden kan ekspropriere til offentlig vej eller sti, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet. Det samme gælder, når en ekspropriation til private veje og stier er nødvendig på grund af 1) anlægsarbejder m.v. på offentlig vej, jf. §§ 48 og 97, 2) beslutninger om oprettelse eller benyttelse af adgange til offentlige veje, jf. § 50, stk. 4, § 54 og § 56, stk. 1, eller 3) beslutninger om vejadgang på grund af nedlæggelse af offentlige veje.

Af vejlovens § 97, stk. 1, følger det, at der kan eksproprieres til nyanlæg, udvidelse og ændring af bestående anlæg, tilbehør og nødvendige supplerende foranstaltninger.

Offentlige veje er i vejloven defineret som veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter vejloven. De offentlige veje er inddelt i statsveje og kommuneveje, jf. vejlovens § 3, nr. 3.

Øresundsmotorvejen administreres ikke af staten eller en kommune, men derimod af selskabet A/S Øresund, og er derfor ikke omfattet af definitionen af en offentlig vej, sådan som dette er defineret i § 3 i vejloven. Derfor finder vejlovens ekspropriationsbestemmelser ikke anvendelse.

I medfør af § 20 i lov om Sund & Bælt Holding A/S er transportministeren bemyndiget til for selskaber reguleret af eller oprettet i henhold til lov om Sund & Bælt Holding A/S, dvs. Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber, ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig til drift og vedligeholde af de i loven omhandlede anlæg, dvs. bl.a. Øresundsmotorvejen. Transportministeren er imidlertid ikke bemyndiget til at erhverve fast ejendom ved ekspropriation for så vidt angår nyanlæg eller udvidelse af eksisterende anlæg tilhørende Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber.

Lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven) finder anvendelse ved ekspropriation vedrørende fast ejendom for staten eller for koncessionerede selskaber, når der i lovgivningen er hjemlet ekspropriation til formålet, jf. lovens § 1. Lovens kapitel 4 indeholder reglerne om fremgangsmåden.

Det foreslås i § 10, stk. 1, at transportministeren bemyndiges til for Sund & Bælt Holding A/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet nævnt i § 1, stk. 1.

Det er vurderingen, at omfanget, indholdet og karakteren af projektet betyder, at ekspropriationer til dette formål opfylder kriteriet om, at det kræves af almenvellet.

De nødvendige arealer og ejendomme m.v. kan være arealer og ejendomme, der permanent skal bruges til anlægget, og som derfor skal eksproprieres til fordel for projektet. Der kan enten være tale om en totalekspropriation eller en delvis ekspropriation afhængig af hvor stor en del af den pågældende ejendom, der er brug for til anlægget af projektet.

Bemyndigelsen vil ligeledes give ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot m.v. Når anlægsarbejderne er

færdige, vil de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt reetableres og derefter leveres tilbage til den oprindelige ejer.

Det foreslås i § 10, stk. 2, at ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det betyder dermed, at ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i ekspropriationsprocesloven. Bestemmelsen er kun tiltænkt anvendelse, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren.

Det foreslås i § 10, stk. 3, at ved erstatningsfastsættelsen efter stk. 2 finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

Det medfører, at erstatningen fastsættes efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Der henvises i øvrigt til punkt 4 de almindelige bemærkninger.

Til § 11

Det foreslås i § 11, at Sund & Bælt Holding A/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer m.v. § 10, stk. 1.

I § 10 foreslås det, at transportministeren bemyndiges til for Sund & Bælt Holding A/S ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af projektet nævnt i § 1.

Forslaget medfører, at Sund & Bælt Holding A/S vil skulle afholde alle omkostningerne i forbindelse ekspropriationerne i § 10.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i punkt 4.

Til § 12

Det følger af § 1, stk. 1, 2. og 3. pkt., i lov om Sund & Bælt Holding A/S, at Sund & Bælt Holding A/S kan for selskaber, som Sund & Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte, varetage opgaver i form af styring af finansiering, drift og vedligeholdelse. Sund & Bælt Holding A/S kan overlade disse opgaver til selskaber, som Sund & Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte. Bestemmelsen er i overensstemmelse med den almindelige selskabsret og er dermed alene en præcisering af, at dette også gælder for Sund & Bælt-koncernen.

Det foreslås i § 12, at Sund & Bælt Holding A/S' rettigheder og pligter efter denne lov kan udøves af et selskab ejet helt eller delvist og direkte eller indirekte Sund & Bælt Holding A/S.

Bestemmelsen skal sikre, at der ikke opstår tvivl i lyset af den lovgivningsmæssige bemyndigelse til Sund & Bælt Holding A/S, om, at de opgaver m.v. som Sund & Bælt Holding A/S er blevet pålagt i medfør af denne lov, kan udøves af et af de øvrige selskaber i Sund & Bælt-koncernen, f.eks. A/S Øresund.

Til § 13

Det foreslås i § 13, stk. 1, at transportministeren fører tilsyn med, at Sund & Bælt Holding A/S overholder bestemmelserne i denne lov samt afgørelser truffet i medfør heraf.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i forlængelse af, at Sund & Bælt Holding A/S ved udførelsen af anlægsprojektet ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Sund & Bælt Holding A/S vil i den forbindelse skulle føre tilsyn med projektets entreprenører. Såfremt Sund & Bælt Holding A/S' entreprenører ikke skulle overholde bestemmelserne i denne lov og afgørelser udstedt i medfør heraf, kan Sund & Bælt Holding A/S anmelde dette til transportministeren, f.eks. med henblik på at der udstedes påbud.

Transportministerens tilsynsopgave efter stk. 1 vil omfatte det overordnede tilsyn med, at Sund & Bælt Holding A/S overholder sine forpligtelser som anlægsmyndighed for anlægsprojektet nævnt i § 1. I den forbindelse fører transportministeren tilsyn med, at Sund & Bælt Holding A/S sikrer, at anlægsprojektet gennemføres inden for rammerne af projektets miljøkonsekvensvurderinger, jf. lovforslagets § 2.

Det foreslåede tilsyn efter stk. 1 vil desuden omfatte tilsyn med overholdelsen af transportministerens afgørelser, som træffes i medfør af lovforslagets § 5, stk. 2, hvorefter transportministeren kan behandle Sund & Bælt Holding A/S' klage over kommunalbestyrelsens afgørelser efter lovforslaget § 5, stk. 1, eller efter overtagelse af kommunalbestyrelsens beføjelser i en konkret sag (call-in) i medfør af lovforslagets § 5, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 vil i øvrigt ikke ændre ved de almindelige tilsynsregler i lovgivningen. I det omfang regler i plan-, natur- og miljølovgivningen m.v. ikke er udtrykkeligt fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov og dermed fortsat gælder for anlægsprojektet, vil der i medfør af disse regler kunne træffes en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser m.v. over for Sund & Bælt Holding A/S samt disses entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen i forhold til de regler, som ikke er fraveget, og i forhold til konkrete afgørelser truffet af statslige og kommunale myndigheder efter disse regler.

Transportministeren vil som tilsynsmyndighed efter stk. 1 som udgangspunkt have pligt til at reagere på henvendelser fra borgere og myndigheder, som finder, at anlægsloven, transportministerens afgørelser efter anlægsloven eller eventuelle vilkår i sådanne afgørelser ikke overholdes. Der vil dog være tilfælde, hvor et ulovligt forhold er af så underordnet betydning, at ministeren ikke har pligt til at reagere. Grænsen for, hvornår et forhold er af underordnet betydning, ligger ikke fast og vil variere afhængigt af, hvilken type af miljømæssige indvirkninger på omgivelserne m.v., der konkret er tale om.

For det tilfælde, at der skulle opstå behov for ændringer eller udbygninger af anlægsprojektet, bemærkes, at anmeld-

delse af ændringer eller udbygninger af anlægsprojektet og eventuelt tilladelse hertil af Trafikstyrelsen, er det styrelsen, der fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i vejloven og med, at vilkår m.v. for at gennemføre ændringen eller udbygningen, herunder vilkår fastsat i styrelsens afgørelse herom, overholdes. Den foreslåede bestemmelse i § 13, stk. 1, ændrer ikke herved.

Det foreslås i § 13, stk. 2, at transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet eller en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister til at udøve tilsynet efter stk. 1 og 2. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en anden myndighed, som ministeren har henlagt tilsynet til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller påklages til anden administrativ myndighed.

Den foreslåede bestemmelse vil således indebære, at transportministeren kan delegere tilsynet efter stk. 1 til en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister. Den foreslåede bestemmelse vil endvidere indebære, at ministeren i den forbindelse kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en anden myndighed, som ministeren har henlagt tilsynsbeholdningen til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller påklages til anden administrativ myndighed.

Tilsynsmyndigheden kan politianmelde Sund & Bælt Holding A/S eller Sund & Bælt Holding A/S' entreprenører, såfremt et udstedt påbud ikke overholdes, jf. den foreslåede § 14 og § 16.

Til § 14

Det foreslås i § 14, at transportministeren kan udstede påbud til Sund & Bælt Holding A/S om at gennemføre anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, inden for rammerne af denne lov og afgørelser udstedt i medfør af loven samt de udførte vurderinger af projektets påvirkninger af miljøet, jf. § 2.

Da der er tale om en forvaltningsretlig afgørelse, skal den leve op til forvaltningslovens regler. Såfremt transportministeren, jf. det foreslåede i § 13, stk. 2, delegerer tilsynet til en myndighed under ministeriet eller en anden statslig myndighed, vil delegationen ligeledes omfatte kompetencen til at udstede påbud. I praksis vil det således være den relevante tilsynsmyndighed, som eventuelt udsteder påbud som led i udøvelsen af tilsynet.

Det forudsættes med den foreslåede bestemmelse, at tilsynsmyndigheden tilrettelægger tilsynet således, at de mindst indgribende tilsynsmidler bringes i anvendelse først og øges om nødvendigt, f.eks. hvis bygherren ikke imødekommer krav. Det forudsættes i den forbindelse, at tilsynsmyndigheden forud for udstedelsen af et påbud vil gå i dialog om bestemte forhold, herunder enten mundtligt eller skriftligt henstiller eller indskærper bestemte forhold, før der udstedes et påbud.

Til § 15

Lovbekendtgørelse nr. 1655 af 25. december 2022 (heretter retsplejeloven) indeholder regler for prøvelse af sager ved domstolene, herunder om betaling for udgifter. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre.

Det foreslås i § 15, stk. 1, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter loven skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke kan rejses tvivl ved domstolene om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse.

Alle afgørelser i medfør af loven vil – i anonymiseret form i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt – blive bekendtgjort på afgørelsesmyndighedens hjemmeside.

Trafikstyrelsens afgørelser i medfør af vejlovens kapitel 2 a vedrørende anlægsprojektet vil blive offentliggjort på Trafikstyrelsens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst. Det betyder i praksis, at har man eksempelvis et tilfælde, hvor afgørelsen er dateret til en mandag, men afgørelsen først offentliggøres om torsdagen i samme uge, da vil fristen skulle regnes fra torsdagen, da det tidspunkt ligger sidst.

Det foreslås i § 15, stk. 2, ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven om den tabende parts erstatning af udgifter, som den vidende part har afholdt. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Den foreslåede bestemmelse har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og

Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Til § 18

Til § 16

I § 16, stk. 1, foreslås det, at manglende efterkommelse af påbud udstedt efter § 14 straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

I lovforslagets § 14 foreslås, at transportministeren som led i udøvelse af tilsynet efter lovens § 13 skal kunne udstede påbud til Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber eller disses entreprenører om at gennemføre anlægsprojektet, som nævnt i § 1, inden for rammerne af denne lov, og regler og afgørelser udstedt i medfør af loven, samt de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. § 2.

Den foreslåede § 16, stk. 1, tager således sigte på tilfælde, hvor enten Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber eller disses entreprenører ikke efterkommer påbud udstedt efter lovens § 14.

Den foreslåede bestemmelse finder også anvendelse, hvor transportministeren efter lovforslagets § 13, stk. 2, har delegeret tilsynet efter § 13, stk. 1, til en anden myndighed. Der henvises i øvrigt til den foreslåede § 13 med tilhørende bemærkninger.

Ved fastsættelse af bødens størrelse efter stk. 1 og 2 skal sikres overholdelse af miljøstraffedirektivets artikel 5, hvorefter medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de i direktivets artikel 3 og 4 omhandlede strafbare handlinger kan straffes med strafferetlige sanktioner, der er effektive, står i et rimeligt forhold til den strafbare handling og har en afskrækkende virkning.

Det foreslås i § 16, stk. 2, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Til § 17

Det foreslås i § 17, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. juli 2024.

Det foreslås i § 17, stk. 2, at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren ved udstedelse af en bekendtgørelse vil kunne ophæve loven på det tidspunkt, hvor lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle pligter og rettigheder, ikke længere vurderes relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne er tilendebragt, og det færdige anlæg er overgået til en driftsfase.

Det er i øvrigt hensigten at forsyne denne bekendtgørelse med en selvstændig solnedgangsklausul i form af en bestemmelse om, at bekendtgørelsen automatisk ophæves efter det tidspunkt, hvor den har opfyldt sit formål, dvs. har ophævet loven.

Til nr. 1

Det følger af § 1, stk. 1, i lov om Sund & Bælt Holding A/S, at Sund & Bælt Holding A/S ejer aktierne i A/S Storebæltsforbindelsen, A/S Øresundsforbindelsen, Sund og Bælt Partner A/S, BroBizz A/S og A/S Femern Landanlæg. Sund & Bælt Holding A/S kan for selskaber, som Sund & Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte, varetage opgaver i form af styring af finansiering, drift og vedligeholdelse. Sund & Bælt Holding A/S kan overlade disse opgaver til selskaber, som Sund & Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte.

Det følger af § 1, stk. 4, at Sund & Bælt Holding A/S kan foretage aktiviteter med henblik på at forberede opgaver vedrørende regulering af vejtrafik. Sund & Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade opgaver efter 1. pkt. til selskaber, som Sund & Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis og direkte eller indirekte. Sund & Bælt Holding A/S kan efter transport-, bygnings- og boligministerens beslutning igangsætte forberedende opgaver.

Det følger af § 1, stk. 5, at Sund & Bælt Holding A/S kan varetage opgaver vedrørende regulering af vejtrafik, som pålægges selskabet ved lov eller i henhold til lov, herunder i relation til vejafgiftsordninger, miljøzoneordninger og betalingshåndtering, samt information om disse. Sund & Bælt Holding A/S kan beslutte at overlade opgaver efter 1. pkt. til datterselskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvis, direkte eller indirekte.

Det foreslås i § 18, at der i lovens § 1 indsættes som *stk. 6*, at Sund & Bælt Holding A/S efter transportministerens beslutning skal bistå staten med undersøgelser m.v. inden for områder med relation til transport eller infrastruktur.

Som det fremgår i de almindelige bemærkninger i punkt 3.5 er der på Transportministeriets område praksis for, at Sund & Bælt-koncernen bistår staten med undersøgelser m.v. på de områder, hvor det vurderes hensigtsmæssigt at udnytte selskabets kompetencer inden for henholdsvis transport og infrastruktur.

I blandt andet Infrastrukturplan 2035 er Sund & Bælt Holding A/S blevet udpeget til at gennemføre en række undersøgelser, som skal danne grundlag for senere beslutninger om etablering af infrastruktur, herunder forberede udbygning af Øresundsmotorvejen og undersøgelse af et Østlig Ringvejs projekt. I lyset heraf er det vurderet hensigtsmæssigt at kodificere den gældende praksis for, at selskabet kan bistå staten. Bestemmelsen er dog ikke begrænset til selskabets opgaver i relation til Infrastrukturplan 2035, men kan også finde anvendelse på undersøgelser m.v., som endnu ikke er besluttet.

Forslaget betyder, at det nu udtrykkeligt fremgår af selskabets lovgrundlag, at Sund & Bælt-koncernen, på transportministerens anmodning, skal kunne bistå staten med undersøgelser m.v. i relation til transport eller infrastruktur, og det er dermed en alene en kodificering af den oven for beskrevne praksis. Bestemmelsen vil være særligt relevant i

de tilfælde, hvor transportministeren vurderer, at selskabets kompetencer og erfaring kan komme staten til gavn i forbindelse med overvejelser om et konkret infrastrukturprojekt eller lign.

Forslaget medfører alene, at den instruksbeføjelse, som i forvejen er tillagt transportministeren i § 8, stk. 2, i lov om Sund & Bælt Holding A/S, i, suppleres med denne nye bestemmelse, så forholdet mellem transportministeren og selskabet vil være sammenlignelig med, hvad der sædvanligvis forvaltningsretligt er gældende for et almindeligt over-/underordningsforhold, som kendes fra Transportmini-

steriets styrelser m.v., for så vidt angår undersøgelser m.v. inden for transportministeriets ressortområde.

Bestemmelsen vil ikke omfatte gennemførelse af større anlægsprojekter uden tilknytning til selskabets eksisterende anlæg, men alene undersøgelser m.v. Undersøgelser m.v. skal imidlertid forstås bredt og dækker også naturligt tilknyttede opgaver både før og efter undersøgelserne. Selskabet har også fortsat mulighed for at gennemføre mindre anlægsarbejder og udbygninger af eksisterende anlæg i henhold til lov om Sund & Bælt Holding A/S.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 18**

I lov om Sund & Bælt Holding A/S, jf. lov nr. 588 af 24. juni 2005 som ændret ved § 1 i lov nr. 1739 af 27. december 2016, § 1 i lov nr. 172 af 27. februar 2019, § 2 i lov nr. 808 af 9. juni 2020, § 2 i lov nr. 1676 af 19. december 2023 og § 17 i lov nr. 1797 af 28. december 2023 foretages følgende ændring:

§ 1.

1. I § 1 indsættes som *stk. 6*:

Stk. 1-5.

»*Stk. 6.* Sund og Bælt Holding A/S skal efter transportministerens beslutning bistå staten med undersøgelser m.v. inden for områder med relation til henholdsvis transport eller infrastruktur.«