

## Forslag

til

Lov om udvidelse af Øresundsmotorvejen<sup>1</sup>

### Kapitel 1

#### *Anlægsprojektet*

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

Stk. 2. Sund & Bælt Holding A/S kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelse af projektet, jf. 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 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 af Sund & Bælt Holding A/S efter denne lov.

---

<sup>1</sup> 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.

## UDKAST

§ 5. Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes 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, kan påklages til transportministeren.

*Stk. 3.* Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love 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.* 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.

*Stk. 6.* De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

### Kapitel 4 *Ledningsarbejder*

§ 6. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber 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 vandforsyningslovens §§ 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 § 6, 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.

## UDKAST

*Stk. 2.* Kan der ikke opnås enighed mellem Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber 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 de ledningsarbejder, der er nævnt i 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 omfattet af § 6 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 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 anvendelse.

### Kapitel 5

#### *Støjisoleringsordning*

**§ 9.** Sund & Bælt Holding A/S etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget i § 1.

*Stk. 2.* Udpegningen af helårsboliger skal ske på baggrund af en støjkortlægning, som Sund & Bælt Holding A/S er ansvarlig for at få udført.

Sund & Bælt Holding A/S kontakter de helårsboliger, som er omfattet af ordningen.

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

*Stk. 4.* En anmodning skal være modtaget senest 36 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 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 det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

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

### Kapitel 6

#### *Ekspropriation*

## UDKAST

**§ 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 kan udøves af et selskab ejet helt eller delvist, 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 projekternes indvirkninger på miljøet, jf. § 2.

### Kapitel 9 *Straf*

**§ 15.** 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 kapitel 5.

# UDKAST

## Kapitel 10 *Domstolsprøvelse*

§ 16. 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 11 *Ikrafttræden*

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

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

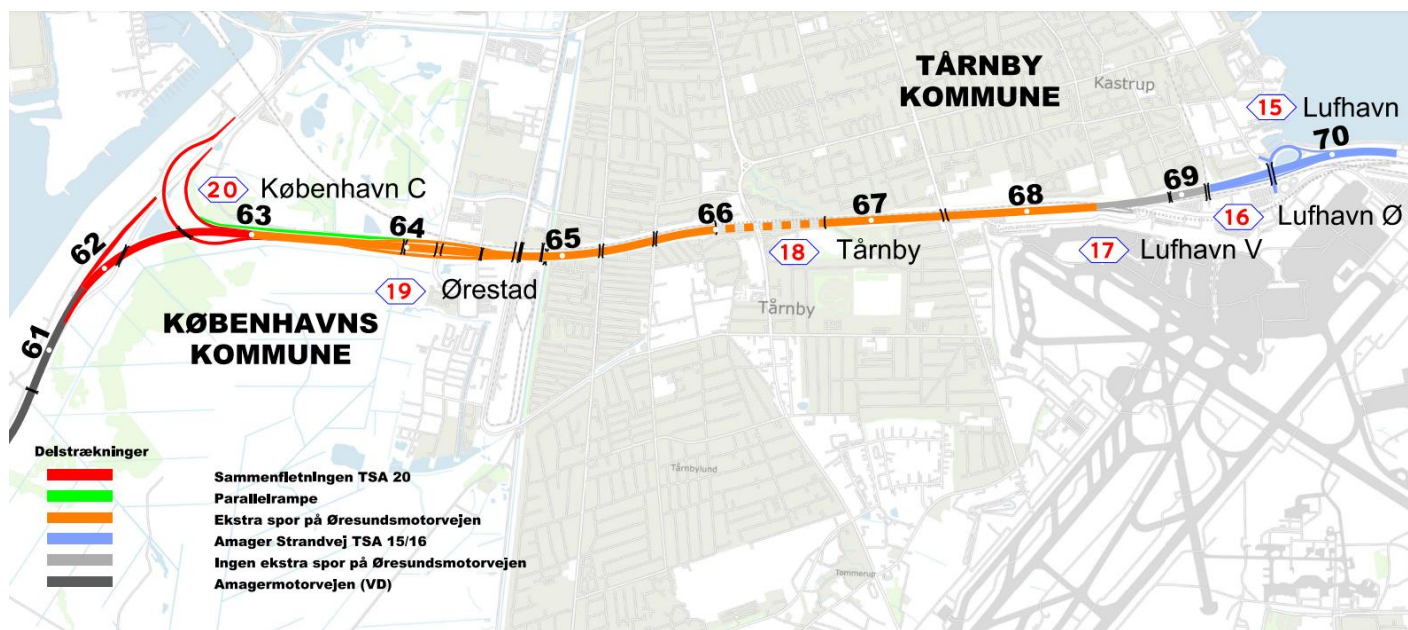
## Kapitel 12 *Ændring af anden lovgivning*

§ 18. I lov om Sund & Bælt Holding A/S, jf. lov nr. 588 af 24. juni 2005 som senest ændret bl.a. ved § 17 i lov nr. 1797 af 28. december 2023 om ændring af lov om energiafgift af mineralolieprodukter m.v., lov om afgift af naturgas og bygas m.v., lov om afgift af stenkul, brunkul og koks m.v., lov om afgift af elektricitet og forskellige andre love foretages følgende ændring:

1. I § 1 indsættes som *stk. 6*:

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

Bilag 1



*Bemærkning til lovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

## Indholdsfortegnelse

1. Indledning.....	10
2. Lovforslagets baggrund.....	10
3. Lovforslagets hovedpunkter .....	11
3.1. Beskrivelse af anlægsprojektet .....	11
3.1.1. Udvidelse af Øresundsmotorvejen med et ekstra spor.....	12
3.1.2. Udvidelse af sammenfletningen med Amagermotorvejen.....	12
3.1.3. Etablering af parallelrampe ved Ørestad.....	12
3.1.4. Udvidelse af tilslutningsanlægget til Amager Strandvej .....	13
3.2. Miljømæssige vurderinger .....	13
3.2.1. Gældende ret .....	13
3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	16
3.3. Forholdet til anden lovgivning .....	17
3.3.1. Gældende ret .....	17
3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	20
3.3.3 Fravigelse af anden lovgivning .....	21
3.4. Ledninger.....	23
3.4.1. Gældende ret .....	23
3.4.2. Transportministeriet overvejelse og den foreslåede ordning ..	25
4. Ekspropriation .....	26
4.1. Gældende ret.....	26
4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning ...	26
5. Konsekvenser for FN's Verdensmål .....	27
6. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige .....	28
6.1. Anlægsøkonomi og tidsplan.....	28
6.2. Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige .....	28
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	28

## UDKAST

8.	Administrative konsekvenser for borgerne .....	29
9.	Klimamæssige konsekvenser .....	29
10.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser .....	30
10.1.	Planforhold.....	30
10.1.1.	Eksisterende forhold.....	30
10.1.2.	Påvirkninger i anlægsfasen.....	30
10.1.3.	Påvirkninger i driftsfasen .....	31
10.2	Fredninger .....	31
10.2.1	Eksisterende forhold.....	31
10.2.2.	Påvirkning under anlæg og efter anlæg.....	32
10.3.	Natur, flora og fauna .....	32
10.3.1.	Eksisterende forhold.....	32
10.3.2.	Påvirkninger i anlægsfasen.....	34
10.3.3.	Påvirkninger i driftsfasen .....	34
10.4.	Natura 2000-væsentlighedsvurdering .....	35
10.4.1.	Eksisterende forhold.....	35
10.4.2.	Påvirkninger i anlægsfasen.....	35
10.4.3.	Påvirkninger i driftsfasen .....	36
10.5.	Støj og vibrationer.....	36
10.5.1.	Eksisterende forhold.....	36
10.5.2.	Påvirkninger i anlægsfasen.....	36
10.5.3.	Påvirkninger i driftsfasen .....	37
10.6.	Luftkvalitet og emissioner .....	37
10.6.1.	Eksisterende forhold.....	37
10.6.2.	Påvirkninger i anlægsfase.....	37
10.6.3.	Påvirkninger i driftsfasen .....	38
10.7.	Landskab, visualisering og lys .....	38
10.7.1.	Eksisterende forhold.....	38
10.7.2.	Påvirkninger i anlægsfasen.....	38
10.7.3.	Påvirkninger i driftsfasen .....	39
10.8.	Kulturarv og arkæologi .....	39
10.8.1.	Eksisterende forhold.....	39



## UDKAST

10.8.2.	Påvirkninger i anlægs- og driftsfase.....	39
10.9.	Rekreative forhold, befolkning, sundhed og materielle goder	40
10.9.1.	Eksisterende forhold.....	40
10.9.2.	Påvirkninger i anlægsfasen.....	40
10.9.3.	Påvirkninger i driftsfasen .....	41
10.10.	Overfladevand og spildevand .....	41
10.10.1.	Eksisterende forhold.....	41
10.10.2.	Påvirkninger i anlægs- og driftsfasen.....	42
10.11.	Grundvand.....	42
10.11.1.	Eksisterende forhold.....	42
10.11.2.	Påvirkninger i anlægsfasen.....	43
10.11.3.	Påvirkninger i driftsfasen .....	43
10.12.	Jord, affald, råstoffer og terrænforhold.....	43
10.12.1.	Eksisterende forhold.....	43
10.12.2.	Påvirkninger i anlægsfasen.....	44
10.12.3.	Påvirkninger i driftsfasen .....	45
10.13.	Afværgeforanstaltninger .....	45
10.14.	Kumulative forhold .....	46
11.	Forholdet til EU-retten .....	46
11.3.	VVM-direktivet.....	46
11.4.	Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet.....	47
11.5.	Århus-konventionen.....	48
11.6.	Vandrammedirektivet .....	50
12.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.....	51
13.	Sammenfattende skema.....	51

## 1. Indledning

I lovforslagets § 1 bemyndiges Sund og Bælt Holding A/S til at udbygge Øresundsmotorvejen. Projektet består af en udvidelse af Øresundsmotorvejen med en vognbane i hver retning fra Vestamager til Lufthavn Vest, udvidelse 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 anlægsprojekterne indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer projekterne i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder mv.

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 projektet.

Det foreslås, at Sund & Bælt Holding A/S' rettigheder og pligter kan udøves af et selskab ejet helt eller delvist, 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 delegerer 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 færdigetableret, 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 forliget. 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 udvidelse 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 udvidelse af Øresundsmotorvejen, der pegede på, at der et behov for en række ændringer i form af udvidelser 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. udvidelse 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 projektet i overensstemmelse med anlægsloven. Anlægsloven udgør således miljøtilladelsen til projektet.

## 3. Lovforslagets hovedpunkter

### 3.1. Beskrivelse af anlægsprojektet

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

Omfattet af anlægsprojektet er en udvidelse af Øresundsmotorvejen med en ekstra vognbane i hver retning fra Vestamager til Lufthavn Vest, udvidelse 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. Udvidelse 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 nødspors- 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. Udvidelse 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. Udvidelse af tilslutningsanlægget til Amager Strandvej

Udvidelsen 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 trafik kryds på Amager Strandvej ved motorvejen.

Der foreslås etableret en ny rampe for Amager Strandvejstrafikken 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 sti-trafikken 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 mv., 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

## UDKAST

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, udvidelse 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 udvidelse 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 udvidelser 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 udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

## UDKAST

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

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

One-stop shop bekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017) 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 (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes. Hvis væsentlighedsvurderingen viser, at der ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter gennemføres en konsekvensvurdering i forhold til de pågældende bevaringsmålsætninger for det berørte område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt påvirker et Natura

## UDKAST

2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt. Skal projektet gennemføres af bydende nødvendige samfundsinteresser, selvom virkningen er negativ, træffes alle nødvendige kompensationsforanstaltninger, der opvejer den væsentlige påvirkning, og Kommissionen underrettes herom. De kompenserende foranstaltninger skal være på plads, inden den væsentlige påvirkning indtræffer.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. 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.

### 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 projektet.



## UDKAST

Som det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, er der ikke konstateret væsentlig påvirkning af Natura 2000-områder i forbindelse med projektet. 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 projektet 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 udvidelser 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 projektet 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 mv.

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om tilladelse eller dispensation, ny eller ændret

## UDKAST

planlægning mv., 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 projektet, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse.

Som følge af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 (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 mv., 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. 5 af 3. januar 2023 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 §

## UDKAST

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. 1986 af 27. oktober 2021, 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 mv. 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. 448 af 11. april 2019 om miljømål

## UDKAST

for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Indsatsprogrammer for vandområdedistrikterne er fastsat i bekendtgørelse nr. 449 af 11. april 2019 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. 1161 af 25. november 2019 med senere ændringer, 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 lovforslag 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 9, 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 tilskadekommet vildt, samt § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lovekendtgørelse nr. 265 af 21. marts 2019 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 projektet. 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 projektets 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 projektet, 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 beføjelser 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.

## UDKAST

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 Fødevarerklagenævnet, 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 § 8, stk. 1, at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om vandforsyning m.v., 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 projekt, 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 § 8, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet, jf. forslaget til § 8, stk. 3. Der foreslås i § 8, 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 § 8 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 8 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. 1234 af 4. november 2015 (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

## UDKAST

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 offentligtretlige 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 §§ 9-11 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 mv. 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 og 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 og 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 og 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.

3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning  
Sund og 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. Det har medført, at der er tradition for, at Sund og Bælt Holding A/S udfører undersøgelser mv. for staten, når der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag om eventuel etablering

## UDKAST

af kommende infrastruktur, og hvor det er vurderet, at selskabets kompetencer og erfaringer mv. 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 fx gennemført kyst-kyst delen af en forundersøgelse af en fast forbindelse over Kattegat samt forestået planlægning og projektering af flere baneprojekter, herunder fx Ny Københavns Lufthavn station.

Senest med Infrastrukturplan 2035 er Sund og 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 udvidelse af Øresundsmotorvejen bl.a. Østlig Ringvej, et stormflodssikringsprojekt og en fast forbindelse mellem Als og Fyn.

I lyset af Infrastrukturplan 2035, hvor bl.a. udvidelse af Øresundsmotorvejen blev besluttet, foreslås det at ændre lov om Sund og Bælt Holding A/S, således, at det udtrykkeligt fremgår af selskabets lovgrundlag, at Sund og 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 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 mv. Forslaget kodificerer dermed den gældende praksis for, at Sund og Bælt Holding A/S kan bistå staten med undersøgelser mv. 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 mv., for så vidt angår undersøgelser mv. inden for transportministeriets ressortområde. Formålet er dermed at tydeliggøre, at transportministeren kan pålægge selskabet opgaver for så vidt angår undersøgelser mv. 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 mv.

## 4. Ekspropriation

### 4.1. Gældende ret

Af grundlovens, jf. lov nr. 169 af 5. juni 1953, § 73 fremgår, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Afståelse 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 inddeles i statsveje og kommuneveje, jf. vejlovens § 3, nr. 3.

Da Øresundsmotorvejen ikke er en offentlig vej, sådan som dette er defineret i § 3 i vejloven, 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.

### 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 udvidelse af Øresundsmotorvejen. Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende

arealer m.v. enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre anlægsprojektet.

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

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 udvidelse 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 leveres tilbage til ejerne.

Erstatning for ekspropriation til brug for midlertidige eller permanente anlæg og for pålæg af servitutter mv. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsproceksen og vejloven.

### **5. Konsekvenser for FN's Verdensmål**

Udvidelse 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.

Udvidelsen vil således være medvirkende til en bedre trafikafvikling, samt en højere regularitet i rejsetiden, og dermed være en gevinst for såvel pendlere som erhvervsliv. 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).

Udvidelsen 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 projektet 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 støjreducerende asfalt og den planlagte nedsatte hastighed.

Anlæg og efterfølgende drift af motorvejen kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO<sub>2</sub>-reducerende løsninger bl.a. gennem krav til leverandører og CO<sub>2</sub>-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 (reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

## 6. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

### 6.1. Anlægsøkonomi og tidsplan

Den samlede bevilgede anlægsomkostning for staten ved projektet med udvidelse af Øresundsmotorvejen omfattet af anlægsloven kan opgøres til 703,6 mio. kr. inklusiv central reserve (*FFL-23, vejindeks 125,9*) 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.

Budget (mio. DKK)	2024	2025	2026	2027	2028	2029
703,6	22,6	50,1	166,9	222,5	189,2	52,3

6.2. Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Implementeringskonsekvenserne for det offentlige vil omfatte alle aktiviteter for Sund og 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 projektet vil Sund og Bælt A/S have opgaver med drift og vedligeholdelse af vejstrækningen, idet strækningen vil være reguleret af lov om Sund & Bælt Holding A/S.

### **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.

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 CO<sub>2</sub>, som bidrager til den

globale opvarmning. I anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer (primært NO<sub>X</sub>) og støv.

Udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil over en analyseperiode på 50 år bidrage med et klimaaftryk på cirka 40.000 ton CO<sub>2</sub>-ækvivalenter.

Cirka 70 procent af CO<sub>2</sub>-ækvivalenter stammer fra materialeproduktionen. Produktionen af materialer til autoværnene, med en armeringsgrad på 10 procent, er den primære kilde til CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>. Udledningen er således ikke betydende, men projektet medfører en øget CO<sub>2</sub> udledning.

Som følge af udbygningen af vejanlægget forventes trafikken at stige. Alligevel forventes et fald i de samlede emissioner og CO<sub>2</sub> fra drift af motorvejene i forhold til dagens situation, hvilket primært skyldes en forventning om udskiftning af bilparken med el- og hybridbiler.

### **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 udvidelsen 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

Projektet 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 fem 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.

Udvidelsen 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 af mindre eller ubetydelig betydning. Udvidelsen berører desuden områder omfattet af én lokalplan i Københavns Kommune samt fire områder omfattet af lokalplaner i Tårnby Kommune. Det er vurderet, at udvidelsen 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 projektet 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 trafikanlæg, 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 projektet medfører, at motorvejens udstrækning ikke kan holdes inden for kommuneplanrammens område, vil der ske afklaring med kommunen.

Det er vurderet, at projektet 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 driftsfase ikke vil være i strid med fredningsbestemmelserne og fredningens formål, idet udvidelsen 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 skal 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 projektets muligt påvirkninger på.

## UDKAST

Generelt er der ved besigtigelserne i 2022 registret § 3-strandeng på areaerne inden for Natura-2000-området på Kalvebod Fælled, 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 projektet. 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 Fælled. 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 levesteder for markfirben samt for padde 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.

Projektet medfører en ubetydelig påvirkning af bilag IV-arter og andre arter i området. De flagermusegnede træer og bygninger vil ikke blive påvirket af projektet, og motorvejsudvidelsen 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 projektet 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.

## UDKAST

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, og det 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-overrampe. Det vurderes dog, at områdets fugleliv i forvejen er stærkt påvirket af flytrafikken, som har en afskrækkende effekt på fuglelivet.

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 projektet 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 udvidelsen af Øresundsmotorvejen, som har gjort det relevant at vurdere påvirkningen fra projektet 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 strandensarealer 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 motorvejsstrækning, 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

Udvidelsen 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 projektet, således at arterne på udpegningsgrundlaget ikke påvirkes negativt.

Samlet set vurderes det, at projektet 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 tracéet, 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 projektet.

Sund & Bælt Holding A/S undersøger i øjeblikket muligheden for at indføre differentierede hastighedsbegrænsninger, så hastigheden kun nedsættes i myldretid.

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 NO<sub>2</sub> og partikler. Beregningerne viser, at baggrundsforureningen ligger under EU's luftkvalitetskrav.

### 10.6.2. Påvirkninger i anlægsfase

I anlægsfasen vil omgivelserne blive påvirket af udstødningsgasser 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. røggasserne 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 udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil være mindre.

I forhold til CO<sub>2</sub>-udledning forventes et skift i fordelingen af biltyper og deres primære energikilde (færre benzin- og dieslbiler samt flere ældre biler), hvorfor den samlede udledning er faldende i både i 0-scenariet og for den udvidede motorvej.

Påvirkningen vurderes derfor som ubetydelig, da CO<sub>2</sub>-udledningen fra trafikken er i samme størrelsesorden, som hvis Øresundsmotorvejen ikke bygges.

## 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 landskabelig 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 synlig 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 driftsfase

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 projektet 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 Flugtskytte 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, Marguerittruten 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 projektet 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 arbejdsmiljøsikkerhed 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 projektet 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 udvidelsen 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 Grøblerenden på Kalvebod Fælled for at pleje strandengene.

I vandområdeplan 2021-2027 er Københavns Havn, Øresund og Kalveboerne 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

Udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil ikke medføre fysisk påvirkning af vandløb eller hav. Der er ingen ændringer i de nuværende udledningsspunkter, 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 vejafvandingsystemet, vil være på i alt 116,1 ha.

Vejafvandingsystemet 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 udvidelse 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 projektet ikke vil forringe tilstanden i overfladevandsforekomsterne eller forhindre målopfyldelse. Det er derudover vurderet, at projektet 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 motorvejen. 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 grundvandssenkning (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 oppumpede 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 vejkassen 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.

Projektet 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 forurenede jord.

Undersøgelseskorridoren omfatter to større områder, der er områdeklassificeret, beliggende ved henholdsvis Sundby-området i Københavns Kommune og Kastrop/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

## UDKAST

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 forurenede jord.

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

Affald, som opstår i anlægsfasen i projektet, 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 ressourceforsbruget 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 affaldsanbringelsen 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, kæmpebjørneklo 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 reducere kørselshastigheder.

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

Opgravning 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, udvidelse 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 udvidelse 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, 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.

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. Projektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten herunder vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder. Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslagets afsnit 8 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 projektets indvirkninger på miljøet. Loven udgør VVM-tilladelsen.

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, om projektets i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt. Hvis det ikke kan udelukkes, at planen eller projektet kan påvirke et område væsentligt, skal projektet - i forbindelse med andre planer og projekter – vurderes med hensyn til virkningerne på området under hensyn til bevaringsmålsætningerne herfor (konsekvensvurdering). Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, er opfyldt.

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 fugle-

beskyttelsesdirektivets 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. Der henvises til afsnit.

### 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 IPPC-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 civilt 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 mv. 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

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 kvalitetselementer (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.

EU-Domstolen har i Association France Nature Environnement-dommen (C-525/20) endvidere fastslået, at også en midlertidig kortsigtet forringelse uden langsigtede konsekvenser kan udgøre en forringelse i vandrammedirektivets forstand.

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 anden planperiode 2015-21 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. Projektet vurderes ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet i området grundvandsforekomster.

Projektet 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 [indsæt] til den [indsæt] været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

## 13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/min-dre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »In-gen«)	Negative konsekvenser/mer-udgifter (hvis ja, angiv om-fang/Hvis nej, anfør »In-gen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regio-ner	Ingen.	Anlægsprojektet finansieres via finansloven af Trans- portministeriet.  Anlægsudgifterne kan opgø- res til 703,6 mio. kr. ekskl. Centralreserve (FFL-23, ve- jindeks 125,9) fordelt over perioden 2024-2029 opdelt i to etaper, der ikke igangsæt- tes samtidig.
Implementeringskonsekven- ser for stat, kommuner og re- gioner	Ingen.	De berørte kommuner vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle diverse an- søgning og anmeldelser.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Anlægsprojektet medfører en forkortet og mere pålide- lig rejsetid på strækningen, Det vil medvirke til flere fordele for erhvervslivet i form af reducerede omkost- ninger til transport af varer og bedre adgang til kvalifi- ceret arbejdskraft.  Forbedret konkurrencesitua- tion for erhvervslivet og for- bedret rekrutteringsgrundlag	Indskrænkning i trafikken på eksisterende veje i anlægs- perioden kan medføre mid- lertidige negative conse- kvenser for erhvervslivet.
Administrative konsekven- ser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekven- ser for borgerne	Ingen.	Der vil være konsekvenser i forbindelse med ekspropria- tion
Klimamæssige konsekven- ser	Ingen	Der forventes en CO2-ud- ledning fra anlægsfasen på cirka 40.000 tons
Miljø- og naturmæssige kon- sekvenser	Færre støjbelastede boliger langs strækningen som kon- sekvens af hastighedsned- sættelse og udlægning af støjreducerende slidlag.	Anlægsprojektet vil have en begrænset negativ påvirk- ning af natur og miljø, da der i forvejen er et eksiste- rende vejanlæg, som påvir- ker omgivelserne, og som udgør en eksisterende barri- ere.

## UDKAST

Forholdet til EU-retten	<p>Anlægsprojektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets 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.</p> <p>På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og vandrammedirektivet.</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej  x

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

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

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

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

Bestemmelsen udgør hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og nødvendige ledningsarbejder mv.

Der henvises til punkt 3.1 i de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 2*

## UDKAST

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 mv.

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.

Bestemmelsen 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 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 indebærer ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser 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 udvidelser af anlægsprojektet. Sund & Bælt Holding A/S skal således anmelde eventuelle ændringer eller udvidelser, 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 udvidelse skal undergives supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

Der henvises til afsnit i de almindelige bemærkninger.



## UDKAST

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 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, miljøbeskyttelsesloven, jordforureningsloven og museumsloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer.

Det foreslås i *stk. 1*, at anlægsprojektet nævnt i § 1 ikke kræver dispensation eller tilladelse efter § 8 i lov om forurennet jord, § 50 og § 65, stk. 1 og 2, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Bestemmelsen vil indebære, at der uanset naturbeskyttelseslovens § 3 og uden dispensation kan 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 udvides i forbindelse med projektet.

Bestemmelsen 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.

## UDKAST

Det foreslås i *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 udgør den retlige ramme for anlægsprojektet, og gennemførelsen af anlægsprojektet kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven. Det er derfor heller ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre anlægsprojektet. Arbejder, der fremgår af afsnit i de almindelige bemærkninger til lovforslaget samt anlægsprojektets miljøkonsekvensrapport, der skal udføres for at gennemføre anlægsprojektet, både i det permanente og det midlertidige projektområde, kræver heller ikke 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, varetages således af Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber efter denne lov. Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber 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 med datterselskaber under alle omstændigheder vil følge principperne i museumsloven, jf. § 3, stk. 3. Som følge af museumsloven skal Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, standse arbejdet i det omfang, det berører 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 med datterselskaber 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 *stk. 3* foreslås det, at hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1 og 2, varetages ved gennemførelsen af anlægsprojektet af Sund & Bælt Holding A/S efter denne lov.

Selv om lovforslagets § 4, stk. 1, vil indebære, at dele af den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. fraviges, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i projektet ved, at Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber 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. Der henvises for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i anlægsprojektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser, til afsnit i de almindelige bemærkninger samt den udarbejdede miljøkonsekvensrapport, der ligger til grund for projektet.

Bestemmelsen finder alene 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 Fødevarerklagenævnet. 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 Fødevarerklagenævnet. Dog kan afgørelser efter lovens kapitel 11 a (om miljøskade) som udgangspunkt ligeledes påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

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 Fødevarerklagenævnet.

## UDKAST

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 47 af 15. januar 2019, 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 *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 ikke følger de normale regler i de respektive love og afskæres. 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 § 17.

Bestemmelsen er ikke begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter 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.

## UDKAST

Det foreslås i *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 *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 vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i *stk. 1* nævnte love. Bestemmelsen kan bl.a. 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 kan endvidere navnlig 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 skal - ligesom efter *stk. 2* - træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis 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 beslutter at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, ændrer denne beslutning ikke på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Det foreslås i *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.

Bestemmelsen 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 lovforslagets § 17.

## UDKAST

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

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren kan fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen til brug for ministerens 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 og Københavns Kommune.

Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren kan få 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 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.

Det foreslås i *stk. 6*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af *stk. 1*.

Baggrunden for bestemmelsen er, at fravigelsen af reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i *stk. 1*, kan indebære, at de kommunale tilsynsmyndigheder får en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigten, foreslås det i *stk. 6*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af *stk. 1*. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de i *stk. 1* 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 er alene 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.

## UDKAST

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

### *Til § 6*

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

Det medfører, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 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 *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 foreslås i *stk. 3*, at arbejder på ledninger, jf. *stk. 1*, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af *stk. 2*.

Det medfører, 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 foreslås i *stk. 1*, at i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal Sund & Bælt Holding A/S tage hensyn til ledninger omfattet af § 9 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

## UDKAST

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, 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 tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Bestemmelsen indebærer, at Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber 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 mv.

Det foreslås i *stk. 2*, at kan der ikke opnås enighed mellem Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber 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 medfører, 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 bestemmelsen 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 § 10, 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.



## UDKAST

Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber skal som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov nr. 802 af 7. juni 2022 om udvikling af statsvejnettet, lov nr. 1157 af 8. juni 2021 om anlæg af Ly-netteholm, lov nr. 1552 af 27. december 2019 om anlæg af en Nordhavns-tunnel m.fl.

Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber 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 *stk. 3*, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i *stk. 2*, udføre for ledningsejerens regning.

Bestemmelsen 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 kompensation 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 § 10, *stk. 3*, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder. Transportministeren har tilsvarende kompetence i de anlægslove, som er nævnt ovenfor.

Den foreslåede bestemmelse i § 10, *stk. 3*, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i vejlovens § 79, *stk. 4*.

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

## UDKAST

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 med datterselskaber, 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 med datterselskaber om at udføre de arbejder, som ministeren har hjemmel i stk. 3 til at gennemføre i det omfang, at der er truffet afgørelse herom.

Forslaget vil ikke ændre på, at det fortsat vil være transportministeren, som i sidste ende er ansvarlig for udførelsen.

De foreslåede bestemmelser i stk. 1-3 svarer til bestemmelserne i andre anlægslove, herunder lov nr. 802 af 7. juni 2022 om udvikling af statsvejnettet. Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 svarer til § 12, stk. 4, i lov nr. 1157 af 8. juni 2021 om anlæg af Lynetteholm.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 9 og til de almindelige bemærkninger i punkt 3.4.

### *Til § 8*

Det foreslås i *stk. 1*, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 9 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 10 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 § 9, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 10, 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 § 11 til at behandle tvister omfattet af forslaget §§ 9 og 10 gælder,

## UDKAST

uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

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

Bestemmelsen medfører, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets §§ 9 og 10, 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 støjramte 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 udvidelsen af Øresundsmotorvejen.

Det foreslås i *stk. 1*, at Sund & Bælt Holding A/S etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget i § 1.

Med ordningen sikres, at ejerne af de helårsboliger, som Sund & Bælt Holding A/S udpeger som særligt ramt af støj som følge af udvidelsen af Øresundsmotorvejen omfattet af lovforslaget, kan søge om tilskud til støjisolering af facader.

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

Udgifter til ordningen afholdes af anlægsbevillingen for det enkelte anlægsprojekt, jf. lovens § 1.

## UDKAST

Det foreslås i *stk. 2, 1. pkt.*, at udpegningen af helårsboliger skal ske på baggrund af en støjkortlægning, som Sund & Bælt Holding A/S er ansvarlig for at få udført.

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.

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.

Det vil være Sund & Bælt Holding A/S' beslutning, hvilket støjniveau selskabet vurderer skal være omfattet af ordningen. Transportministeriet finder det dog 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 udvidelsen foretages af Sund & Bælt Holding A/S, ikke står dårligere end, hvis motorvejsprojektet var foretaget af Vejdirektoratet.

Det foreslås i *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 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 *stk. 4*, at en anmodning skal være modtaget senest 36 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

## UDKAST

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 er kun 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 *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 medfører, 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 *stk. 6*, at ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter det pågældende vejanlæg, jf. § 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,

## UDKAST

skal selve det tilskudsberettigede støjisoleringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at vej-anlægget er taget i brug.

Det foreslås i *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* regler skal finde anvendelse i forbindelse med administrationen af reglerne.

### *Til § 10*

Det følger 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.

*Ekspropriationsproceksen* 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 indeholder reglerne om fremgangsmåden.

Det foreslås i *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.

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 giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot m.v. Når anlægsarbejderne er færdige, er udgangspunktet, at de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt reetableres og derefter leveres tilbage til den oprindelige ejer.

Det foreslås i *stk. 2*, at ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvis der ikke kan indgås aftale herom.

Der henvises i øvrigt til punkt 4 de almindelige bemærkninger.

## UDKAST

### *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 med datterselskaber 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 med datterselskaber skal afholde alle omkostningerne i forbindelse ekspropriationerne i § 10.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i punkt 4.

### *Til § 12*

Det foreslås i § 12, at Sund & Bælt Holding A/S' rettigheder og pligter kan udøves af et selskab ejet helt eller delvist, direkte eller indirekte Sund & Bælt Holding A/S. Dette følger allerede af den almindelige selskabsret, men særskilt bestemmelse herom indføres for sikre, at der ikke kan opstå tvivl i lyset af den lovgivningsmæssige bemyndigelse til Sund & Bælt Holding A/S.

### *Til § 13*

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

Sund & Bælt Holding A/S har 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 fører i den forbindelse tilsyn med projektets entreprenører. Såfremt Sund & Bælt Holding A/S' entreprenører ikke overholder 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* omfatter det overordnede tilsyn med, at Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber overholder sine forpligtelser som anlægsmyndighed for anlægsprojektet nævnt i § 1. I den forbindelse fører transportministeren tilsyn med, at Sund & Bælt Holding

## UDKAST

A/S sikrer, at anlægsprojektet gennemføres inden for rammerne af projektets miljøkonsekvensvurderinger, jf. lovforslagets § 2.

Tilsynet efter stk. 1 omfatter desuden 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 ændrer ikke i øvrigt 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 med datterselskaber 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 har som tilsynsmyndighed efter stk. 1 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 skal ske ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet bemærkes, at anmeldelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og eventuelt meddeles 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 udvidelsen, herunder vilkår fastsat i styrelsens afgørelse herom, overholdes. Den foreslåede bestemmelse i § 16, stk. 1, ændrer ikke herved.

Med *stk. 2* foreslås det, 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.



## UDKAST

Bestemmelsen vil således indebære, at transportministeren kan delegere tilsynet efter stk. 1 og stk. 2, til en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister. Bestemmelsen vil endvidere indebære, at ministeren i den forbindelse kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en anden myndighed, som ministeren har henlagt tilsynsbeføjelsen til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller påklages til anden administrativ myndighed.

Tilsynsmyndigheden kan i sidste ende beslutte at politianmelde Sund & Bælt Holding A/S eller Sund & Bælt Holding A/S' entreprenører, såfremt et udstedt påbud ikke overholdes, jf. den foreslåede § 14.

### *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 denne leve op til forvaltningslovens regler. Såfremt transportministeren, jf. § 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, 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 således, at tilsynsmyndigheden forud for udstedelsen af et påbud går i dialog om bestemte forhold, herunder enten mundtligt eller skriftligt henstiller eller indskærper bestemte forhold, før der udstedes et påbud.

### *Til § 15*

I *stk. 1* foreslås det, at manglende efterkommelse af påbud udstedt efter § 16, stk. 2, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Lovforslagets § 16, stk. 2, fastslår, at transportministeren som led i udøvelse af tilsynet efter lovens § 16, stk. 1, kan 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. Bestemmelsen tager således sigte

## UDKAST

på tilfælde, hvor enten Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber eller disses entreprenører ikke efterkommer påbud udstedt efter lovens § 16, stk. 2.

Bestemmelsen finder også anvendelse, hvor transportministeren efter lovforslagets § 16, stk. 3, har delegeret tilsynet efter § 16, stk. 1 og 2, til en anden myndighed. Der henvises i øvrigt til den foreslåede § 16 med tilhørende bemærkninger.

Bestemmelsen skal sikre overholdelse af bestemmelserne i lovforslaget samt VVM-direktivets artikel 10 a og artikel 3, litra a, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (2008/99/EF) af 19. november 2008 om strafferetlig beskyttelse af miljøet (miljøstraffedirektivet).

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.

I *stk. 2* foreslås det, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af forskrifterne.

Dette svarer til miljøbeskyttelseslovens hovedregel om straf i form af bøde for overtrædelse af loven. Bestemmelsen kan navnlig være relevant ved forskrifter, der udstedes i medfør af lovens § 5, stk. 1.

Bødens fastsættelse vil bero på en konkret vurdering af sagens omstændigheder i det enkelte tilfælde, og bødeniveauet skal svare til niveauet for en tilsvarende overtrædelse af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf.

Bestemmelsen tager sigte på tilfælde, hvor enten Sund & Bælt Holding A/S med datterselskaber eller disses entreprenører overtræder forskrifter udstedt efter loven.

Det foreslås i *stk. 3*, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

### *Til § 16*

Reglerne for prøvelse af sager ved domstolene er reguleret i retsplejeloven.

## UDKAST

Det foreslås i *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 *stk. 2*, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. 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 mv. 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 mv., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt

## UDKAST

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 § 17*

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

Det foreslås i *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 § 18*

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 kan efter transportministerens beslutning bistå staten med undersøgelser m.v. på de områder, hvor selskabets kompetencer inden for henholdsvis transport og infrastruktur.

Som det fremgår i de almindelige bemærkninger i afsnit 3.5 er der på Transportministeriets område praksis for, at Sund og 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 og 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 udvidelse 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 medfører alene, at den instruksbeføjelse, som i forvejen er tillagt transportministeren i § 8, stk. 2, i lov om Sund og 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, som kendes fra Transportministeriets styrelser mv., for så vidt angår undersøgelser mv. inden for transportministeriets ressortområde.

Bestemmelsen vil ikke omfatte gennemførelse af større anlægsprojekter uden tilknytning til selskabets eksisterende anlæg, men alene undersøgelser mv. 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 udvidelser af eksisterende anlæg i henhold til lov om Sund & Bælt Holding A/S.

## UDKAST

I forbindelse med, at transportministeren beslutter, at Sund og Bælt Holding A/S skal bistå staten med undersøgelser m.v., er der fast praksis for, at selskabets opgave, finansiering heraf m.v., vil blive fastlagt i et kommissorie og lignende, som blandt andet nærmere afgrænser opgavens omfang, organisering, tidsplan og økonomiske ramme.