



2. april 2024

2023-4559

## Høringsnotat

### Notat om de indkomne høringssvar vedrørende udkast til forslag til lov om udbygning af Øresundsmotorvejen

#### 1. Høringen

##### 1.1. Høringsperiode

Transportministeriet hørte den 18. januar 2024 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til ovennævnte lovforslag. Høringsfristen udløb den 18. februar 2024.

Lovudkastet blev den 19. januar 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev lovudkastet offentliggjort på Høringsportalen den 18. januar 2024.

##### 1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringssvar er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringssvaret i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Oversigten omfatter herudover interessenter, som ikke er blandt de hørte myndigheder, organisationer m.v., men som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag.



<b>Høringspart</b>	<b>Hørings-svar modtaget</b>	<b>Be-mærk-ninger</b>	<b>Ingen be-mærk-ninger</b>	<b>Ønsker ikke at afgive hø-rings-svar</b>
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd				X
Cyklistforbundet				X
Dansk Byggeri				X
Dansk Erhverv	X	X		
Dansk Erhvervsfremme				X
Dansk Lednings-ejerforum				X
Dansk Metal	X	X		
Dansk Naturfredningsforening				X
Dansk Ornitologisk Forening				X
Dansk Transport og Logistik (DTL)				X
Dansk Vandrelaug				X
Dansk Vejforening				X
Danske Havne				X



Danske Motor-cyklister				X
Danske Regioner				X
Det Økologiske Råd				X
DI Transport				X
DSB	X		X	
Energinet	X	X		
Fagligt Fælles Forbund – 3F				X
FDM				X
FOA				X
Forbrugerrådet Tænk	X		X	
Friluftsrådet				X
Hovedstadens Beredskab				
Håndværkerrådet				X
ITD				X
John Gade*	X			
KL				X
Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne				X



Københavns Lufthavn	x	x		
Landsorganisationen i Danmark (LO)				x
NOAH				
Region Hovedstaden				x
Rigsrevisionen	x		x	
Rådet for Bæredygtig Trafik				x
Rådet for Sikker Trafik				x
Trafikselskaber i Danmark				x
Tårnby Kommune				x
Udviklingselskabet By & Havn I/S				x

## 2. Høringssvarene

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets bemærkninger hertil skrevet med kursiv.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.



## **2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget**

Dansk Metal hilser lovforslaget om udbygningen af Øresundsmotorvejen velkommen, så udbygningen af strækningen kan påbegyndes. Udvidelsen af Øresundsmotorvejen vil sammen med planerne om udvidelse af E20 Amagermotorvejen sikre en forbedring af fremkommeligheden for de mange bilister i Hovedstadsområdet, som kører på denne strækning mod Københavns Lufthavn og videre til Sverige.

Dansk Erhverv bemærker, at lovforslaget sikrer det retlige grundlag for, at Sund & Bælt Holding A/S kan udføre de fysiske arbejder, der skal til for at gennemføre udvidelsen af Øresundsmotorvejen. Dansk Erhverv støtter den del af lovforslaget, der udmønter Infrastrukturplan 2035.

Københavns Lufthavn bemærker, at de er af den opfattelse, at en udvidelse af Øresundsmotorvejen er af afgørende betydning for fremkommeligheden til lufthavnen. Øresundsmotorvejen er hovedfærdselsåre for passagerer, der ankommer og afgår fra lufthavnen i hhv. bil, taxa og bus. Derudover er Øresundsmotorvejen også hovedfærdselsåre for vare- og logistiktransporten i Danmark samt til Sverige.

Københavns Lufthavn er derfor grundlæggende positivt indstillet overfor lovforslaget, fordi det vil gøre det nemmere for både passagerer og medarbejdere at komme til og fra lufthavnen – særligt i myldretiden, hvor den trafikale situation efterhånden er presset.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at baggrunden for lovforslaget er den politiske aftale af 28. juni 2021 om Infrastrukturplan 2035. Heri indgår blandt andet en udbygning af Øresundsmotorvejen, som skal være med til at afhjælpe trængsel.*

## **2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget**

### **§ 2**

Københavns Lufthavn noterer sig, at § 2 fastsætter, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet. Det er efter lufthavnens opfattelse på denne baggrund uklart, hvordan projektet skal gennemføres, og hvordan projektet påvirker lufthavnen, herunder lufthavnens arealer, tilbringersystemet m.m.



*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det følger af forslaget til § 2, at anlægsprojektet 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. Af lovforslagets § 3 fremgår det, at ved gennemførelsen af anlægsprojektet udfører Sund & Bælt Holding A/S afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger.*

*Som der er praksis for inden for Transportministeriets område, vil vedtagelsen af loven også udgøre godkendelsen af de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af projektet. Det betyder dermed også, at der ikke skal gives en administrativ tilladelse hertil.*

*Da der ikke skal gives en administrativ tilladelse til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger af projektet, skal lovforslagets § 2 sikre, at gennemførelsen af anlægsprojektet skal ske inden for rammerne af de miljøkonsekvensvurderinger, der er foretaget af projektet, herunder også de afværgeforanstaltninger som måtte være identificeret i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensrapporten.*

*Loubemærkningernes punkt 10 om miljø- og naturmæssige konsekvenser kortlægger systematisk eksisterende forhold og beskriver konsekvenser i anlægs- og driftsfasen på baggrund af de udførte væsentligheds- og konsekvensvurderinger af anlægsprojektet. Punkt 10 giver efter Transportministeriets vurdering en fyldestgørende og retvisende beskrivelse af de miljø- og naturmæssige konsekvenser af lovforslaget. Men bemærkningerne kan selvsagt og skal ikke være en 1:1 gengivelse af hele den bagvedliggende miljøkonsekvensrapport med dertilhørende baggrundsrapporter.*

## **Arealer**

Københavns Lufthavn bemærker, at et antal arealer med interesse for lufthavnen påvirkes af projektet:

- Der er flere rørføringer med vand og spildevand samt vigtige anlæg nord for motorvejen, der potentielt kan blive påvirket af projektet.
- Københavns Lufthavn har en støjmåler i en have med tinglysning tæt ved den nye tilkørsel fra Strandvejen. Det skal afklares med Miljøstyrelsen, der har anvist lokaliteten, om der eventuelt kan anvises en ny målepositionen. Københavns Lufthavn har en tinglyst brugsret til målepositionen på 3x3 meter samt en ”stige” til målestationen.



Lufthavnen skal på den baggrund anmode om at få forelagt en samlet og specifik beskrivelse af projektets indvirkning på Københavns Lufthavn og de af lufthavnen ejede arealer. Københavns Lufthavn anmoder derfor om at få tilsendt en sådan beskrivelse med henblik på kommentering.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at Sund & Bælt, som en naturlig forberedelse af projektets anlægsfase, vil tage kontakt til Københavns Lufthavn og afklare projektets nærmere påvirkning af lufthavnens arealer og rettigheder. Dette er der nærmere beskrivelse af i miljøkonsekvensrapporten. Hvis der viser sig behov for ekspropriation af lufthavnens arealer og rettigheder, vil processen følge reglerne herfor.*

### **Støj**

Københavns Lufthavn bemærker, at det fremgår af lovforslagets Kapitel 5, at der etableres en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget i § 1. Lufthavnen foreslår, at hotellerne i nærheden af lufthavnen også bliver omfattet af ordningen, hvis de på baggrund af støjkortlægningen måtte vise sig at blive særligt støjramte.

Dansk Erhverv bemærker, at også efter anlægsfasen vil støj være en udfordring. Det vil her være relevant, at hoteller også omfattes af den ordning, der yder tilskud til facadeisolering til særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget, såfremt hoteller viser sig støjramte.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at 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. På den baggrund efterkommer Transportministeriet ikke forslaget, men fastholder, at ordningen skal gælde for helårsboliger.*

Københavns Lufthavn bemærker vedrørende punkt 10.9.2. om påvirkninger i anlægsfasen, at fræsning i aften- og nattetimerne vil kunne give forstyrrelser for de gæster, der overnatter på hotellerne



i nærheden af lufthavnen. Lufthavnen opfordrer derfor til, at arbejdet i videst muligt omfang koordineres med lufthavnen, så det evt. kan gennemføres på det tidspunkt, hvor belægningen på hotellerne er lavest. Lufthavnen foreslår, at Sund & Bælt snarest oplyser lufthavnen nærmere om de forventede konsekvenser for hotellerne i forbindelse med anlægsarbejdet, så der kan udarbejdes en fælles plan for arbejdet.

Dansk Erhverv bemærker, at anlægsfasen utvivlsomt vil være forbundet med en del støjgener. Det vil kunne genere de omkringliggende hoteller og deres gæster i et ikke ubetydeligt omfang. Derfor opfordrer Dansk Erhverv til at inddrage og koordinere den slags støjarbejde med relevante aktører.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at Sund & Bælt Holding A/S prioriterer orientering af borgere og berørte naboer højt i forbindelse med anlægsarbejder. Især anlægsarbejder der finder sted uden for normal arbejdstid, f.eks. i nattetimerne. Sund & Bælt Holding A/S vil derfor jævnligt udsende nyhedsmails med anlægsarbejdets tidsplaner, og kommunikere direkte til de naboer, der vil blive særligt berørt. Ligeledes tilbydes en sms-service, hvorfra Sund & Bælt Holding A/S vil orientere om eventuelle forsinkelser og ikke-planlagte ændringer.*

Københavns Kommune bemærker, at Københavns Kommune i sit høringssvar til miljøkonsekvensrapporten til projektet har peget på, at en hastighedsnedsættelse på Øresundsmotorvejen kan være relevant tidligere og opfordrer til, at der undersøges en bredere vifte af supplerende løsninger til at reducere den stigende støj fra motorvejen. Dette er der ikke taget højde for i udkastet til lovforslag. Det fremgår derimod af lovforslaget, at Sund & Bælt p.t. undersøger muligheden for at indføre differentierede hastighedsbegrænsninger, så hastigheden kun nedsættes i myldretiden.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at hastigheden på strækningen som et led i anlægsprojektet bliver nedsat til 90 km/t, da vognbanerne bliver lidt smallere. Imidlertid vurderer Transportministeriet, at det vil være uhensigtsmæssigt at regulere de generelle hastighedsgrænser på motorvejen i en anlægslov. Derfor imødekommes kommunens forslag ikke.*

*I forhold til yderligere bekæmpelse af støj bemærker Transportministeriet, at lovforslaget i § 9 indeholder en bestemmelse om, at der skal etableres en støjisoleringsordning for særligt støjramte helårsboliger.*





Københavns Kommune bemærker, at der i udkastet til lovforslag introduceres et forslag om en støjisoleringspulje, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter udbygning af vejanlægget. Puljens størrelse, kriterier, mm. er dog uklare og Københavns Kommune vil gerne vide, hvilken effekt denne ordning forventes at have, herunder ift. udeområder og kolonihaver.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at det i forslaget § 9 følger, at Sund & Bælt Holding A/S etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte af Øresundsmotorvejen.*

*I forhold til spørgsmålet om effekten, herunder i forhold til udeområder og kolonihaver bemærker Transportministeriet, at ordningen kun foreslås at gælde for tilskud til facadeisolering af helårsboliger.*

*Det vil være Sund & Bælt Holding A/S, som skal stå for at udpege, hvilke helårsboliger der vil blive tilbudt at blive en del af ordningen. Ejerne af en udpeget helårsbolig ikke er forpligtet til at tage imod tilbuddet om et tilskud.*

*For at skabe åbenhed om udpegningen af helårsboliger omfattet af ordningen foreslås det i § 9, 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.*

### **Ekspropriation**

Københavns Lufthavn bemærker, at det fremgår af lovforslaget, at der er mulighed for at foretage ekspropriation i forbindelse med projektet. Lufthavnen ønsker på den baggrund en afklaring af, hvorvidt projektet medfører (evt. risiko for) permanent eller midlertidig ekspropriation af arealer ejet af lufthavnen, jf. også nedenfor omkring etablering af stibro.

Under punkt 4 omtales behov for ekspropriation til en stibro, der skal føre stitrafikken uden om rampetilslutningerne til Amager Strandvej. Lufthavnen gør opmærksom på, at der efter lufthavnens opfattelse er alternativer til etablering af en stibro, der ikke medfører behov for ekspropriation af lufthavnens arealer. Lufthavnen vil opfordre til, at der igangsættes et arbejde med at undersøge mulighederne for at etablere stibroen på en måde, der ikke nødvendiggør ekspropriation.



Dansk Erhverv, at det bør afklares nærmere med berørte parter i hvilket omfang ekspropriation påtænkes at finde sted, herunder afklaring af, om der findes mindre indgribende løsninger. Dansk Erhverv peger på, at der findes alternativer til den stibro, der skal føre stitrafikken uden om rampetilslutningerne til Amager Strandvej, der ikke nødvendiggør ekspropriation.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at Sund & Bælt Holding, som en naturlig forberedelse af projektets anlægsfase, vil tage kontakt til Københavns Lufthavn og afklare projektets nærmere påvirkning af lufthavnens arealer og rettigheder. Dette er nærmere vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvortil der henvises. Hvis der viser sig behov for ekspropriation af lufthavnens arealer og rettigheder, vil processen følge reglerne herfor.*

*Desuden oplyser Sund & Bælt Holding A/S, at der efter selskabets vurdering ikke er mindre indgribende alternativer til den foreslåede placering og udformning af stibro.*

## **Trafik**

Københavns Lufthavn og Dansk Erhverv bemærker bl.a., at der er en række større vare- og logistikvirksomheder placeret i det østlige område af lufthavnen. Området er udlagt til godstransport, og med den nylige vedtagelse af lov om rammerne for arealanvendelse i Københavns Lufthavn, forventes udviklet yderligere til dette formål de kommende år. Det er derfor centralt, at lufthavnen og det østlige område har en god og velfungerende opkobling til Øresundsmotorvejen, hvis en god passagerservice og en god infrastruktur for vare- og logistik skal sikres i fremtiden.

Lufthavnen er bekendt med, at der i det skitserede forslag arbejdes med flere løsningsmuligheder for de enkelte ramper, shunts og flyover, som skal undersøges nærmere. Lufthavnen sætter pris på at være inddraget i denne del og ønsker fortsat at bidrage til udvikling og kvalificering af løsningerne. I den forbindelse ser lufthavnen positivt på tiltag, som kan sikre en god afvikling af trafikken i Rundkørsel Øst, som f.eks. nedlæggelse af signaler på motorvejsbroen til Rundkørsel Øst, som vil kunne sikre et mere flydende trafikflow i området og færre kødannelser omkring rundkørslen.

Hvis det vurderes mere relevant at udarbejde konkrete, langsigtede løsninger i forbindelse med udviklingen af Østlig Ringvej, er lufthavnen indforstået hermed, men lufthavnen skal påpege, at motorvejsudvidelsen isoleret set kan medføre, at ovenstående forhold skal overvejes allerede nu.



*Transportministeriet skal i forhold til en eventuel Østlig Ringvej bemærke, at der i øjeblikket gennemføres en miljøkonsekvensvurdering af det projekt, men at der ikke er truffet nogen politisk beslutning om, hvorvidt man ønsker det projekt anlagt eller ej.*

*Sund & Bælt oplyser, at udvidelsesprojektet er udarbejdet under hensyntagen til en eventuelt kommende Østlig Ringvej. Det vurderes derfor mest hensigtsmæssigt at afhjælpe trængslen på Øresundsmotorvejen som ét samlet projekt og efterfølgende håndtere en eventuel tilslutning af Østlig Ringvej, hvis den måtte blive besluttet.*

### **Adgange**

Københavns Skyttecenter bemærker, at de kan tilslutte sig Forsvarsministeriets Ejendomsstyrelses bemærkninger til lovforslaget. Særligt ønsker de at understrege, at det er væsentligt, at adgang kan opretholdes, idet ETAB 220 udgør et skydebanelæg, der udover hjemmeværnet anvendes af de samlede væbnede styrker, herunder politi. Hertil kommer, at der ikke er alternativer i Hovedstadsområdet.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at adgangsforholdene til skydebanen forbliver uændrede under og efter udvidelsen af Øresundsmotorvejen.*

*Den projekterede etablering af parallelrampen sker inden for eksisterende matrikel forbi skydebanerne, som ikke vil blive berørt. Når projektet er færdigt, vil den nuværende støjvold på nordsiden, ind mod skydebanerne, være uændret i forhold til i dag.*

*I forhold til den sydlige skråning mod motorvejen vil den blive ændret, men støjvoldens top forbliver/genetableres i samme højde som den nuværende. Bevoksningen i området vil blive berørt, men der arbejdes på at finde en løsning, hvor bevoksningen på skråningen mod skydebanen ikke bliver omfattet.*

*Arbejdet planlægges således, at arbejderne udføres fra motorvejs-siden, dog vil der være arbejder ved Kanonvejsbroen (Stibroen mellem skydebanen og Center Boulevard) fra terræn.*

### **Ledninger**

Green Power Denmark bemærker bl.a., at lovforslagets §§ 6-8 om ledningsarbejde har karakter af standardbestemmelser i anlægslovgivningen, herunder dette lovforslag. Bestemmelserne betyder, at det bliver lovfæstet i denne særlov, at gæsteprincippet finder anvendelse, når ledninger skal flyttes under store anlægsprojekter.



Green Power Denmark har tidligere forholdt sig kritisk til anvendelse af gæsteprincippet i nationale anlægsprojekter. En ukritisk anvendelse af gæsteprincippet kan betyde, at regningen for en ledningsomlægning i sidste ende lander hos nogle borgere og virksomheder mens andre ikke rammes. Det må forventes, at også dette lovforslag vil medføre betydelige omkostninger for ledningsejere, og at forsyningerne må foretage store omlægninger.

Green Power Denmark bemærker herudover, at der kan opstå en situation, hvor der trods krav om at flytte ledninger, hverken foreligger nyt areal eller vilkår for en genplacering af ledninger, hvilket er en forudsætning for at opretholde forsyningsikkerheden. Lovforslaget synes at have et særligt fokus på gennemførelsen af anlægsmyndighedens projekt, uden at der tages højde for den betydning, som forsyningsikkerheden har.

Dette ensidige fokus kan i sidste ende også blive problematisk for anlægsmyndigheden. Forsyningen, som ledningsejere varetager i et givent område, er nødvendig og kan ofte ikke afbrydes. Et eventuelt krav om flytning vil derfor ikke kunne gennemtvinges inden en erstatning er etableret.

Hvis der ikke kan opnås en frivillig aftale med en lodsejer om en anden placering, kan det betyde at ledningsejer også skal gennemføre en ekspropriationsproces. Det kan af ovennævnte grunde være umuligt at gennemføre en ledningsflytning, før en ny placering er fundet. Denne dobbelte proces er til ulempe for såvel ledningsejer som for lodsejer, der potentielt stilles overfor to ekspropriationsprocesser i forbindelse med etablering af veje eller jernbaner ligesom det kan forsinke anlægsprojektet.

Green Power Denmark opfordrer til, at der skal være klar hjemmel til at anlægsmyndigheden ved ekspropriering af et areal, hvori der ligger ledninger som skal flyttes, også skal finde et nyt areal disse ledninger ved én og samme proces. Dermed kan der opnås klarhed om alle nødvendige arealer, hvormed ledningsejere hurtigere kan finde genplacering.

Energinet bemærker, at de ikke har hjemmel til at ekspropriere til omlægning af eltransmissionsanlæg grundet et vejprojekt. Hvis anlægsloven ikke giver anlægsmyndigheden hjemmel til at ekspropriere til omlægning af ledningsanlæg, bør nærværende anlægslov derfor indeholde hjemmel til de afledte ledningsomlægninger. Således kan rettighedserhvervelse til afledte ledningsomlægninger sikres gennem ekspropriationsprocessen til selve motorvejsprojektet, hvis ledningsejer ikke kan indgå frivillig aftale med lodsejer.



Hjemlen til afledte ledningsomlægninger skal gælde både indenfor anlægslovens projektområde samt udenfor.

*Transportministeriet skal indledningsvist bemærke, at lovforslaget indeholder regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger, jf. lovforslaget §§ 6-8. Det fremgår af de almindelige bemærkninger, at lovforslaget ikke indeholder hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemandsejendom. Hvis gennemførelsen af anlægsprojektet gør det nødvendigt at flytte og omlægge ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand, skal det som udgangspunkt ske ved frivillig aftale eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for de pågældende ledninger.*

*Transportministeriet skal derudover bemærke, at det af bemærkningerne til lovforslagets § 7 fremgår, at bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer. Sund & Bælt A/S 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. Sund & Bælt A/S skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren. I særlige tilfælde kan transportministeren lade ledningsarbejder udføre for ledningsejers regning. Der henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 7.*

*Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, bl.a. i lov om udbygning af statsvejnettet og lov om udvikling af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens tredje etape og udbygning af rute 15, Ringkøbing-Herning.*

*Bemærkningerne giver ikke anledning til at ændre lovforslaget.*

Energinet bemærker, at de ikke har hjemmel til at ekspropriere til omlægning af eltransmissionsanlæg grundet et vejprojekt. Hvis anlægsloven ikke giver anlægsmyndigheden hjemmel til at ekspropriere til omlægning af ledningsanlæg, bør nærværende anlægslov derfor indeholde hjemmel til de afledte ledningsomlægninger. Således kan rettighedserhvervelse til afledte ledningsomlægninger sikres gennem ekspropriationsprocessen til selve motorvejsprojektet, hvis ledningsejer ikke kan indgå frivillig aftale med lodsejer. Hjemlen til afledte ledningsomlægninger skal gælde både indenfor anlægslovens projektområde samt udenfor.



*Transportministeriet skal hertil bemærke, at der efter Transportministeriets opfattelse er ekspropriationshjemmel til fordel for Energinet i bekendtgørelse af lov om sikkerhed ved elektriske anlæg, elektriske installationer og elektrisk materiel (el-sikkerhedsloven). På den baggrund vurderer Transportministeriet ikke, at anlægsloven bør indeholde en ekspropriationshjemmel til fordel for Energinet.*

Energinet bemærker desuden, at til bemærkningerne punkt 3.1.1-3.1.4 bør det tilføjes, at anlægsmyndigheden skal sikre, at eventuelle afledte ledningsomlægninger, som er forudsætning for udvidelsen af Øresundsmotorvejen, også indgår, som en del af den samlede miljøkonsekvensvurdering.

*Transportministeriet bemærker desuden, at det som udgangspunkt er op til ledningsejer at indhente de nødvendige myndighedsgodkendelser til et evt. ledningsarbejde, herunder også gennemføre miljøkonsekvensvurderinger i det omfang, at det er påkrævet.*

Energinet anmoder om, at anlægsmyndigheden tidligst i planlægnings- og projekteringsfasen kontakter Energinet med henblik på at få igangsat en proces, hvor det skal afklares, om de eksisterende to 132 kV kabelanlæg skal omlægges eller forstærkes, som en forudsætning for, at Øresundsmotorvejen med tilhørende til- og fra-kørselsramper ved afkørsel 16 kan udvides.

HOFOR anbefaler, at såfremt der er usikkerhed på konkrete afstande til ledninger og anlæg, bør de kritiske ledninger og anlæg indmåles, så forsynings sikkerheden ikke udfordres ved realiseringen af det konkrete byudviklingsområde.

*Transportministeriet skal hertil bemærke, at høringsnotatet ikke behandler rettigheder for konkrete ledningsanlæg, der krydser anlægsprojektet. Efter vedtagelse af anlægsloven og i forbindelse med den endelige detailprojektering vil Sund & Bælt A/S have en løbende dialog med ledningsejerne med det formål at få klarlagt de nærmere forhold omkring de enkelte ledninger og i samarbejde med ledningsejeren undersøge og vurdere om et eventuelt ledningsarbejde kan undgås. Energinet vil derfor - i overensstemmelse med lovforslagets § 7 - blive kontaktet tidligt i processen med henblik på afklaring af, om det bliver nødvendigt at omlægge Energinets ledninger.*



### ***Ændring af Lov om Sund & Bælt Holding A/S***

Dansk Erhverv noterer sig, at bestemmelsen ikke vil omfatte gennemførelse af større anlægsprojekter uden tilknytning til selskabets eksisterende anlæg, men alene undersøgelser mv.

### ***Ændringer til lovforslaget***

Transportministeriet bemærker, at der efter anlægsloven blev sendt i offentlig høring er truffet en afgørelse af Europa-Kommissionen i statsstøttesagen C(2024) 959 af 13. februar 2024. Afgørelsen betyder, at selskabet A/S Øresund skal tilbagebetale et beløb, som modsvarer værdien af den ulovlige statsstøtte, der har været ydet i form af mere gunstige vilkår i fremførsel af underskud og mere lempelige afskrivningsregler.

I lovforslaget er det indarbejdet i forslaget til § 9 om støjisoleringsordningen, at Vejdirektoratet efter indstilling af Sund & Bælt Holding A/S står for udbetalingen af tilskuddet med midlerne indbetalt af A/S Øresund til Vejdirektoratet på baggrund af førørtalte statsstøtteafgørelse, jf. forslaget til § 9, stk. 8.

Det forventes, at den tilbagebetalte, ulovlige statsstøtte vil svare til udgifterne knyttet til ansøgninger til støjisoleringsordningen. I forslaget til § 9, stk. 9, foreslås det, at såfremt der udbetales færre midler end afsat, jf. stk. 8, tilbageføres de ikke udmøntede midler til statskassen.

Endelig foreslås det i § 9, stk. 10, at Sund & Bælt Holding står for resten af udbetalingen af tilskuddet, hvis beløbet indbetalt af A/S Øresund til Vejdirektoratet, jf. stk. 8, ikke dækker.