



Fremsat den 25. marts 2015 af transportministeren (Magnus Heunicke)

Forslag

til

Lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro

Kapitel 1

Anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro

§ 1. Transportministeren bemyndiges til, at

- 1) anlægge en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro forsynet med en dobbeltrettet fælles cykel- og gangsti over Storstrømmen mellem Falster og Masnedø samt tilhørende landanlæg,
- 2) gennemføre eller få gennemført relaterede projekter til de i nr. 1 nævnte anlægsprojekter, herunder anlæg af en ny sejlrende til Orehoved Havn og omlægning af søkabler og kabler mellem og på Falster, Masnedø og Sjælland efter aftale med ledningsejerne,
- 3) nedrive den eksisterende Storstrømsbro mellem Falster og Masnedø, når den nye Storstrømsbro er anlagt og taget i brug og
- 4) foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af de i nr. 1-3 nævnte projekter.

Stk. 2. Kort over linjeføringen af den nye Storstrømsbro inklusive landanlæg og den eksisterende Storstrømsbro, jf. stk. 1, fremgår af lovens bilag 1.

Kapitel 2

Miljømæssige vurderinger

§ 2. Anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog §§ 3 og 4.

§ 3. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, må ikke påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. § 18.

Stk. 2. Trafikstyrelsen afgør på grundlag af en anmeldelse fra Vejdirektoratet, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, inden der gives tilladelse efter stk. 1. Vurderer Trafikstyrelsen, at der skal udarbejdes en supple-

rende VVM-redegørelse, udarbejder Vejdirektoratet denne. Trafikstyrelsen foretager offentliggørelse af den supplerende VVM-redegørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 3. Bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet (VVM), finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

Stk. 4. Trafikstyrelsens afgørelser efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte nærmere regler om

- 1) anmeldelse efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafikstyrelsen,
- 2) pligt for andre myndigheder og Vejdirektoratet til at give de oplysninger, der er nødvendige for Trafikstyrelsens vurdering af ændringer eller udvidelser efter stk. 2,
- 3) gennemførelse af Trafikstyrelsens vurdering efter stk. 2 og om indholdet af VVM-redegørelsen,
- 4) vilkår for tilladelsen efter stk. 1 og
- 5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af den supplerende VVM-redegørelse.

§ 4. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, må ikke påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen på baggrund af en konsekvensvurdering af ændringen eller udvidelsen, jf. stk. 2.

Stk. 2. Vurderer Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse fra Vejdirektoratet, jf. § 3, stk. 2, at en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, foretager Trafikstyrelsen en nærmere konsekvensvurdering af virkningerne af ændringen eller ud-

videlsen på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningen for det pågældende område. Viser konsekvensvurderingen, at det ikke kan udelukkes, at ændringen eller udvidelsen vil skade Natura 2000-området, kan Trafikstyrelsen ikke meddele tilladelse til det anmeldte, jf. dog stk. 6, nr. 7.

Stk. 3. Bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på Natura 2000-områder, finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

Stk. 4. Trafikstyrelsens afgørelser efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 og 6 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte regler om beskyttelse af dyre- og plantearter ved afgørelser om tilladelse til ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter stk. 1 og 2 og om, at reglerne administreres af Trafikstyrelsen.

Stk. 6. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte nærmere regler om

- 1) anmeldelse efter stk. 2, jf. § 3, stk. 2, af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafikstyrelsen,
- 2) pligt for andre myndigheder og Vejdirektoratet til at give de oplysninger, der er nødvendige for Trafikstyrelsens vurdering af ændringer eller udvidelser efter stk. 2,
- 3) gennemførelse af Trafikstyrelsens vurdering efter stk. 2, herunder om eventuel høring af offentligheden,
- 4) vilkår for tilladelsen efter stk. 1,
- 5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelsen efter stk. 1, og af konsekvensvurderingen efter stk. 2,
- 6) en samordnet eller fælles procedure for den supplerende VVM-redegørelse efter § 3, stk. 2, og konsekvensvurderingen efter stk. 2 og
- 7) betingelserne for at tillade ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når vurderingen efter stk. 2 ikke udelukker skade på et Natura 2000-område.

§ 5. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet kræver ikke vurderinger efter lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Varetagelse af naturhensyn

§ 6. Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger

- 1) af hensyn til yngle- og rasteområder for arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse som følge af anlægsprojektet,
- 2) for at modvirke, at fugle eller arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden,
- 3) af hensyn til fugles æg og reder og
- 4) af hensyn til naturbeskyttelsen i øvrigt.

Forholdet til anden lovgivning

§ 7. Udførelse af arbejder efter § 1 i denne lov kræver ikke dispensation eller tilladelse efter § 50 og § 65,

stk. 1 - 3, jf. kapitel 2, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 20, 22 og 26 a i lov om naturbeskyttelse, kapitel 8 og 8 a i museumsloven, lov om landbrugsejendomme og kapitel 1 a-4 i lov om kystbeskyttelse finder ikke anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 i denne lov.

§ 8. Kapitel 6 i lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf finder ikke anvendelse på ufarlige havbundsmaterialer, som flyttes inden for overfladevand med henblik på landindvinding i anlægsprojektet.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, hvornår havbundsmaterialer er ufarlige, jf. stk. 1. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om prøvetagning, egenkontrol, tilsyn og håndhævelse af disse regler.

§ 9. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning m.v., lov om kystbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse og lov om råstoffer samt regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de i stk. 1 nævnte love kan påklages af Vejdirektoratet til transportministeren.

Stk. 3. Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsen beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

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

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

Stk. 6. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsen 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 i stk. 1 nævnte love, inden for den pågældende kommune.

§ 10. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

§ 11. Fastsætter transportministeren regler i medfør af § 10, kan ministeren samtidig fastsætte regler om, at Vejdirektoratet skal tilbyde kompensation til beboere samt ejere af sommerhuse, der anvendes af ejerne som fritids- og feriebo-

lig, som kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 10. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter mv.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at Vejdirektoratet skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 10, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

Stk. 3. Opnås der ikke en aftale mellem Vejdirektoratet og den berettigede efter de regler, der er fastsat i medfør af stk. 1 og 2, eller opstår der uenighed om en indgået aftale, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er fastsat i medfør af stk. 1 og 2.

Stk. 4. Sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt af Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. Kompensation og beløb ydet ved genhusning efter de regler, der er fastsat i medfør af stk. 1 og 2, indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser. Kompensationen og beløbene medregnes endvidere ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst.

Stk. 6. Har transportministeren fastsat regler efter stk. 1 og 2, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af anlægsprojektet.

§ 12. Bestemmelserne i §§ 5-11 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, der er tilladt efter § 3, stk. 1, eller § 4, stk. 1.

Kapitel 3

Ledninger, fremrykket ekspropriation, ekspropriation, forundersøgelser m.v.

§ 13. Bestemmelserne i § 77, stk. 1, i lov om offentlige veje m.v. samt i § 70, stk. 1, i lov om private fællesveje finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med anlægsprojektet nævnt i § 1.

§ 14. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet nævnt i § 1 el-

ler ændringer heraf samt etablering af klimarelaterede afværgeforanstaltninger.

Stk. 2. Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af anlægsprojektet nævnt i § 1, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Stk. 3. Ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 15. Transportministeren har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på anlæggelse og drift af anlægsprojektet nævnt i § 1 eller ændringer heraf samt etablering af klimarelaterede afværgeforanstaltninger.

Stk. 2. Transportministeren kan, under samme betingelser som nævnt i stk. 1, få foretaget arkæologiske forundersøgelser.

Stk. 3. Ejere og brugere af arealer omfattet af stk. 1 skal underrettes skriftligt senest 14 dage inden gennemførelsen af undersøgelsen mv.

Stk. 4. Ejere og brugere af arealer omfattet af stk. 2 skal underrettes skriftligt senest 28 dage inden gennemførelse af arkæologiske forundersøgelser.

Stk. 5. Er det ikke muligt at underrette ejere og brugere af arealer skriftligt i henhold til stk. 3 og 4, skal oplysningen offentliggøres i lokale medier eller lignende.

§ 16. Erstatning for indgreb i medfør af §§ 14 og 15 fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse. Vejdirektoratet afholder omkostningerne forbundet hermed.

Kapitel 4

Ejerforhold og drift af den nye Storstrømsbro m.v.

§ 17. Efter anlæg af den nye Storstrømsbro inklusive landanlæg og relaterede projekter, jf. § 1, stk. 1, fordeler ejerforholdene sig som følger:

- Storstrømsbroens vejanlæg inklusive cykel- og gangsti, fugtisolering, belægning og dilatationsfuger for vej og cykelsti ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet.
- Storstrømsbroens jernbaneanlæg inklusive skinner, fugtisolering og dilatationsfuger, herunder skinneudtræk for jernbanedelen, kørestrøm, signalanlæg, nødfortove mv. ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark.
- Brokonstruktionerne inklusive brorækværker og eventuelle vindskærme samt landfæster og dæmningsanlæg ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark i fællesskab med Vejdirektoratet.

- d) De landbaserede vejanlæg inklusive cykelstier på Masnedø fra landfæstet Masnedundsbroen til landfæstet Storstrømsbroen ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet. Øvrige lokale vej- og stianlæg på Masnedø ejes, drives og vedligeholdes af Vordingborg Kommune. Spor- og vejbærende broer og konstruktioner ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark i fællesskab med Vejdirektoratet.
- e) De landbaserede vejanlæg inklusive cykelstier på Falster fra brofæstet til den nye rundkørsel ved Orehoved Langgade, Storstrømsvej og Gåbensevej ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet. Øvrige vej- og stianlæg på Falster ejes, drives og vedligeholdes af Guldborgsund Kommune. Spor- og vejbærende broer og konstruktioner ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark i fællesskab med Vejdirektoratet.
- f) Den nye sejlrende til Orehoved Havn ejes, drives og vedligeholdes af Guldborgsund Kommune.
- g) De landbaserede jernbaneanlæg på Masnedø og Falster ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark.
- h) Nødvendig afmærkning af farvandet i forbindelse med etablering af Storstrømsbroen ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet i fællesskab med Banedanmark.

Stk. 2. Banedanmarks anlæg, jf. stk. 1, kan efter transportministerens nærmere bestemmelse overdrages til A/S Femern Landanlæg.

Kapitel 5

Kompetence, domstolsprøvelse m.v.

Trafikstyrelsens opgaver

§ 18. Trafikstyrelsen udfører de opgaver, der fremgår af §§ 3 og 4.

Stk. 2. Ved udførelsen af de opgaver, der fremgår af §§ 3 og 4, er Trafikstyrelsen uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

Domstolsprøvelse

§ 19. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov eller de regler, der fastsættes i medfør af loven, skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen eller beslutningen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

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

Kapitel 6

Ikrafttræden

§ 20. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.



Bemærkninger til lovforslaget

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
3. Lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1. Kombineret vej- og jernbanebro med cykel- og gangsti
 - 3.2. Linjeføring og tværprofil
 - 3.3. Lokalvejnet og stier
 - 3.4. Søkabler, sejltrede til Orehoved Havn, dæmninger og kysten på Falster
 - 3.5. Et eventuelt eksternt produktionsareal til broelementer ved Nakskov Havn
 - 3.6. Søfartsrelaterede aktiviteter
 - 3.7. Natur og miljøforhold
 - 3.7.1. Konkrete tiltag i naturen
 - 3.7.1.1. Anlægsfasen
 - 3.7.1.2. Nedrivningsfasen
 - 3.7.1.3. Driftsfasen
 - 3.7.2. Miljømæssige og supplerende miljømæssige vurderinger
 - 3.7.2.1. Gældende ret
 - 3.7.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
 - 3.7.3. Anlægslovens forhold til natur- og miljølovgivning
 - 3.7.3.1. Varetagelse af naturhensyn gennem anlægsloven og regulering af klageadgang
 - 3.7.3.1.1. Gældende ret
 - 3.7.3.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
 - 3.7.3.2. Adgang til at regulere visse forureninger og gener fra anlægsprojektet
 - 3.7.3.2.1. Gældende ret
 - 3.7.3.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
 - 3.7.3.3. Særligt om havbundsmaterialer mv.
 - 3.7.3.3.1. Gældende ret
 - 3.7.3.3.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
 - 3.7.4. Overvågning, tilsyn og håndhævelse mv.
 - 3.8. Støjreducerende foranstaltninger
 - 3.9. Vej- og jernbaneudstyr
 - 3.10. Vej- og baneafvanding
 - 3.11. Nedrivning af den eksisterende bro
 - 3.12. Naboarealer
 - 3.13. Plan- og beskyttelsesforhold
 - 3.14. Ekspropriation, arkæologiske forundersøgelser, gæsteprincippet mv.
 - 3.15. Trafikale konsekvenser
 - 3.15.1. Banetrafik
 - 3.15.2. Vejtrafik
 - 3.15.3. Trafiksikkerhed
 - 3.15.4. Sejladssikkerhed
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
 - 4.1. Anlægsøkonomi
 - 4.2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
 - 7.1. Arealindgreb
 - 7.1.1. Miljømæssige konsekvenser i anlægs- og driftsfasen
 - 7.2. Støj, vibrationer og luft
 - 7.2.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen
 - 7.2.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægs- og nedrivningsfasen
 - 7.3. Plante- og dyreliv
 - 7.3.1. Miljømæssige konsekvenser i anlægs-, drifts- og nedrivningsfasen
 - 7.4. Landskab

- 7.4.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen
- 7.4.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægs- og nedrivningsfasen
- 7.5. Kulturarv og arkæologi
 - 7.5.1. Miljømæssige konsekvenser i anlægs-, drifts- og nedrivningsfasen
- 7.6. Friluftsliv
 - 7.6.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen
 - 7.6.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægs- og nedrivningsfasen
- 7.7. Overfladevand, grundvand, vandkvalitet m.v.
 - 7.7.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen
 - 7.7.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen
- 7.8. Ressourceforbrug og råstoffer
 - 7.8.1. Anlægs- og nedrivningsfasen
- 7.9. Affald
 - 7.9.1. Anlægs- og nedrivningsfasen
 - 7.10. Forurenet jord
- 8. Forholdet til EU-retten
 - 8.1. VVM-direktivet
 - 8.2. SMV-direktivet
 - 8.3. Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet (Natura 2000)
 - 8.4. Affaldsdirektivet
 - 8.5. Miljøstraffedirektivet
 - 8.6. Udbudsdirektivet
 - 8.7. Vandrammedirektivet
 - 8.8. Forholdet til Århus-konventionen
- 9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
- 10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en kombineret vej- og jernbanebro inklusive en dobbeltrettet cykel- og gangsti over Storstrømmen mellem Masnedø ved Vordingborg og Orehoved på Falster samt tilhørende landanlæg. Transportministeren bemyndiges således til at anlægge den ca. 4 km lange vej- og jernbanebro og yderligere i alt ca. 6,5 km nyt vejanlæg på land, hvoraf ca. 4,5 km udgøres af lokale veje og serviceveje på hhv. Masnedø og Falster. Endvidere anlægges ca. 2 km jernbaneanlæg på land på strækningen mellem Masnedøbroen til det eksisterende jernbanetracé ved Gåben-se på Falster. Yderligere omfatter loven anlæg af en række relaterede projekter, herunder omlægning af søkabler mellem Falster og Masnedø/Sjælland og anlæg af ny sejlrende til Orehoved Havn. Endelig indeholder lovforslaget en bemyndigelse til, at den nuværende Storstrømsbro vil blive nedrevet, når den nye bro er opført og taget i brug.

Til brug for anlæggelsen af en ny Storstrømsbro indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer forhold vedrørende miljø, arkæologiske undersøgelser, ekspropriation, ejerskab til anlægget, klageadgang, domstolsprøvelse mv.

For så vidt angår den miljøretlige regulering af anlægget skal det særligt bemærkes, at lovforslaget på en række punkter udgør en fravigelse af plan-, natur- og miljølovgivningen. Dettes skyldes bl.a., at visse dele af den almindelige lovgivning ikke er velegnet til at regulere et projekt af denne karakter og størrelse, herunder fordi Storstrømsprojektet har

tæt sammenhæng med Femern Bælt-forbindelsen, hvor færdiggørelsen af jernbaneforbindelsen over den ny Storstrømsbro har stor betydning for jernbanekorridoren mellem Tyskland og København. Også geografisk er de to projekter tæt knyttede, f.eks. på Masnedø, hvor der i relation til Femern Bælt-forbindelsen etableres en ny jernbanebro over Masnedø. Visse dele af miljølovgivningen ved anlægget af Femern Bælt-forbindelsen er fraveget for bl.a. at sikre fremdriften af projektet, jf. forslag til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, L 141. På baggrund af Storstrømsbroens sammenhæng med Femern Bælt-forbindelsen samt Storstrømsprojektets karakter og størrelse, er det således vurderet nødvendigt at fravige visse love samt klageadgange relateret til en række love for Storstrømsprojektet. Natur- og miljøhensyn vil fortsat blive varetaget i projektet, herunder vil der blive gennemført afværgeforanstaltninger, selvom visse dele af lovgivningen herom fraviges.

2. Lovforslagets baggrund

Storstrømsbroen har stor regional betydning og er samtidig en vigtig del af jernbanekorridoren mellem København og Tyskland. Denne jernbanekorridor vil i løbet af de kommende år blive styrket markant med etableringen af den nye bane København-Ringsted via Køge og det kommende anlæg af Femern Bælt-forbindelsen, herunder opgraderingen og udvidelsen af jernbanelinjen mellem Ringsted og Rødby.

Ved Femern Bælt-forbindelsens åbning vil en stor mængde passager- og godstog mellem Skandinavien og Central-europa blive ført over Storstrømsbroen. Det blev i efteråret 2011 klart, at den nuværende Storstrømsbro fra 1937 ikke

vil kunne holde til den øgede jernbanegodstrafik, der vil følge af Femern Bælt-forbindelsens forventede åbning i 2021. På den baggrund blev der den 17. november 2011 indgået en politisk aftale om udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet mellem den daværende regering (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti) og Venstre, Dansk Folkeparti, Konservative og Liberal Alliance (herefter benævnt den politiske aftale). I den politiske aftale hedder det blandt andet, at «Parterne er enige om, at det er afgørende at få udført et gennemarbejdet beslutningsgrundlag, som medio 2012 kan danne grundlag for en politisk beslutning om forbindelsen ved Storstrømmen».

Med forslaget om anlæg af en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro over Storstrømmen vil den fremtidige kapacitet i denne centrale jernbanekorridor til Europa sikres. En ny kombineret vej- og jernbanebro vil også sikre den lokale og regionale mobilitet, hvor det er vigtigt at opretholde vejforbindelsen over Storstrømmen af hensyn til den lokale trafik mellem Falster og Sydsjælland.

I foråret 2012 gennemførte Banedanmark i samarbejde med Vejdirektoratet og Sund & Bælt Holding A/S en forundersøgelse af forbedring af mulighederne for den fremtidige forbindelse over Storstrømmen. Forundersøgelsen omfattede fem forskellige alternativer, hvor renovering af den nuværende bro og anlæg af en ny bro indgik. Der blev undersøgt både enkelt- og dobbeltsporede løsninger for jernbaner i alternativer med en ny bro. Den enkeltsporede jernbaneløsning blev fravalgt, da det i 2040 vil være nødvendigt at supplere med yderligere en enkeltsporet forbindelse af hensyn til opretholdelse af kapaciteten på banen. Samlet set blev det konkluderet, at det vil være den samfundsøkonomisk bedste løsning at anlægge en dobbeltsporet jernbaneforbindelse på en ny Storstrømsbro. Resultaterne af de gennemførte undersøgelser er beskrevet i »Resumérapport – handlemuligheder vedrørende Storstrømsbroen« (Banedanmark, 2012). De indkomne høringssvar fra den gennemførte idéfase er rapporteret i »Høringsnotat – idéfase« (Banedanmark, 2012).

Perspektiverne ved opretholdelse af en vejforbindelse blev også vurderet. Her blev det konkluderet, at selvom en ny vejforbindelse forøger anlægsudgifterne med ca. 1 mia. kr., vil dette blive opvejet af betydelige fordele i form af reduceret rejsetid og reducerede kørselsomkostninger i forhold til en situation, hvor der ikke er en vejforbindelse over Storstrømmen, og vejtrafikken mellem Nordfalster og Vordingborg derfor ville skulle køre over Farøbroerne. Der blev gennemført samfundsøkonomiske beregninger, som viste, at en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbaneforbindelse var den mest attraktive løsning, idet det giver mindre omvejskørsel og trængsel, når vejforbindelsen bevares. Hertil kommer, at den dobbeltsporede jernbane giver store trafikale fordele, som også vægter positivt.

Af ovennævnte grunde blev parterne med den politiske aftale enige om at anlægge en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro med cykel- og gangsti over Storstrømmen mellem Vordingborg og Orehoved, samt at den eksisterende bro vil blive nedrevet som en del af det samlede projekt.

Anlæg af en ny Storstrømsbro vil betyde højere hastigheder for både tog og bilister. Broen vil få større bæreevne end den nuværende, men samme gennemsejlingshøjde. Der henvises til afsnit 3.1. for en nærmere beskrivelse af broen.

Med forslaget anlægges dermed samlet set en fremtidsikkert bro, der vil kunne klare den øgede trafikmængde som følge af Femern Bælt-forbindelsen, og som samtidig vil reducere rejsetiden for både passager- og godstog.

Der er undersøgt to varianter af broens design; en variant, hvor broen udformes som en bjælkebro og en variant, hvor broen udformes som en skrånstagsbro, dvs. en bro med pylon på midten og skrånstæg ud fra hver side af pylonen.

Parterne til den politiske aftale har besluttet, at broen skal udformes som en skrånstagsbro med en pylon. Parterne har lagt vægt på, at en bro med pylon har fået stor opbakning i høringssvarene fra borgere, Akademiraadet og fra to de berørte kommuner, Guldborgsund Kommune og Vordingborg Kommune.

Med aktstykke 90 af 16. maj 2013 blev der afsat 224 mio. kr. til projektering frem til vedtagelse af anlægslov. EU har i juli 2014 tilkendegivet, at der gives en støtte på op til 112 mio. kr. til planlægningsfasen. EU-støtten til Storstrømsbroen kommer fra programmet for det transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Broen forventes at stå klar i 2021 ved Femern Bælt-forbindelsens forventede åbning, hvorefter den nuværende Storstrømsbro kan nedrives. Den tyske forbundstransportminister har i januar 2015 oplyst, at udbygningen af de tyske jernbanelandanlæg først forventes at være færdig i 2024. Det forventes i den forbindelse, at elektrificeringen af de tyske jernbanelandanlæg ikke er færdig ved den forventede åbning af den faste forbindelse over Femern Bælt i slutningen af 2021. Tidsplanen for udbygningen af de danske jernbanelandanlæg til Femern Bælt-forbindelsen vil på den baggrund blive revurderet. Det kan betyde en ændret plan for udbygningen, eventuelt med en senere færdiggørelse for Femern Bælt-forbindelsen, end hidtil forudsat. Når Femern Bælt-forbindelsen åbner, vil mange persontog og hovedparten af den internationale godstogstrafik mellem Skandinavien og Centraleuropa blive ført over Storstrømsbroen. Med en manglende elektrificering af de tyske jernbanelandanlæg ved åbningen af Femern Bælt-forbindelsen vil godstogstrafikken ikke umiddelbart have mulighed for at benytte Femern Bælt-korridoren, men er henvist til forsat at benytte den nuværende Storebæltskorridor. Det kan få indflydelse på, hvornår det er hensigtsmæssigt, at en ny Storstrømsbro står færdig.

Som led i udmøntningen af den politiske aftale blev det besluttet at igangsætte en VVM-undersøgelse for en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro med cykel- og gangsti over Storstrømmen mellem Vordingborg og Orehoved samt for nedrivning af den eksisterende bro som en del af det samlede arbejde.

Banedanmark indledte som nævnt VVM-processen med en idéfasehøring i januar 2012, hvor borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen. Alle hen-

vendelser fra offentligheden med kommentarer og idéer er blevet vurderet og har indgået i det videre arbejde med henblik på en forbedring af beslutningsgrundlaget for projektet. Med den politiske aftale blev det besluttet, at Vejdirektoratet skal stå for byggeriet og i første omgang gennemføre en VVM-undersøgelse for anlæg af den nye bro. Undersøgelsen blev gennemført i perioden 2013-2014.

Arbejdet er fulgt af et teknikerudvalg med deltagelse af Søfartsstyrelsen, Guldborgsund Kommune, Vordingborg Kommune, Femern A/S, Banedanmark, Trafikstyrelsen, Energinet.dk, Miljøstyrelsen, Sydsjællands- og Lolland-Falsters politi, Region Sjælland, Kulturstyrelsen og Naturstyrelsen.

VVM-redegørelsen blev sendt i offentlig høring den 21. november 2014 indtil den 16. januar 2015. Nærværende lovforslag har således været i høring sideløbende med VVM-redegørelsen, jf. bemærkningerne i afsnit 9. Ændringer, der følger af høringen over VVM-redegørelsen, har derfor også haft betydning for den endelige udformning af lovforslaget.

Endvidere blev et tillæg til VVM-redegørelsen vedr. støj fra et eventuelt produktionsanlæg af broelementer ved Nakskov Havn samt projektets påvirkning af nye vandplaner sendt i høring den 3. marts 2015 indtil den 13. marts 2015. Indholdet af tillægget og resultatet af høringen er også indgået i den endelige udformning af lovforslaget.

VVM-undersøgelsen er afrapporteret i en VVM-redegørelse bestående af følgende rapporter:

- Storstrømsbroen. VVM-redegørelse – Sammenfattende rapport. Rapport 516, 2014 med tillæg
- Storstrømsbroen. VVM-redegørelse – Miljøvurdering. Rapport 517, 2014
- Storstrømsbroen. VVM-redegørelse – Støj og vibrationer. Rapport 518, 2014

Rapporterne kan læses på Vejdirektoratets hjemmeside, og de har været fremlagt til afhentning på Nr. Alslev bibliotek og Vordingborg bibliotek. Borgerne har desuden gratis kunnet rekvirere rapporterne hos Schultz Distribution.

Der er sendt orienteringsbrev til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger mv., ligesom alle husstande i projektområdet har modtaget et orienteringsbrev fra Vejdirektoratet.

I forbindelse med høringen har der været afholdt borgermøde den 10. december 2014 i Nr. Alslev hallen, hvor der deltog ca. 300 borgere.

Der er i høringen over VVM-redegørelsen indkommet 35 høringssvar. Høringssvarene indeholder en lang række synspunkter om projektet, hvoraf de væsentligste omhandler opbakning til en broløsning med skråstag som ved Farøbroerne, støj og gener i den lange anlægsperiode samt støj fra driften, opgradering af Masnedsundbroen, reduktion af længden og højden på dæmning til den nye bro på Falstersiden, gener og dårligt miljø mellem de 2 dæmninger på Falster samt diverse miljøforhold om bl.a. råstoffer, vandplanområder, affaldshåndtering, forureningsgrad fra havbund mm.

Vejdirektoratet har udarbejdet et høringsnotat, som er offentliggjort på Vejdirektoratets hjemmeside. Her er de indkomne høringssvar behandlet og kommenteret.

Det har på baggrund af de indkomne høringssvar vist sig nødvendigt at sende et tillæg til VVM-redegørelsen i høring vedr. støj ved det eventuelle produktionsanlæg ved Nakskov Havn samt projektets påvirkning på nye vandplaner. Der er til denne høring indkommet ét høringssvar.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Kombineret vej- og jernbanebro med cykel- og gangsti

Med lovforslaget foreslås der anlagt en ny kombineret vej- og jernbanebro med en dobbeltsporet jernbane, en vej og en dobbeltrettet cykel- og gangsti over Storstrømmen med tilhørende landanlæg mellem Masnedsund og Orehoved. Broen bliver ca. 4 km lang.

Der anlægges dæmninger, som forbinder broen med den eksisterende vej og jernbane på Falster og Masnedø. På Falster og på Masnedø etableres nye vejanlæg, som opretholder den lokale trafik.

Broen dimensioneres til en hastighedsgrænse på 80 km/t for vejtrafik, 200 km/t for persontogtrafik og 120 km/t for godstogtrafik.

Den eneste belysning på den nye bro forventes at være stibelysning, der monteres i rækværket. Gennemsejlingsfagene belyses, ligesom der etableres afmærkning (lanterner mv.) af hensyn til skibstrafikken og sejladssikkerheden.

Den eksisterende Storstrømsbro foreslås med lovforslaget nedrevet, når den nye bro er opført og taget i brug.

3.2. Linjeføring og tværprofil

Broen foreslås bygget med jernbane, vej og cykel- og gangsti. Den har en samlet længde på cirka 4 km målt mellem endeunderstøtningerne. På Masnedø ligger broens endeunderstøtning inde på land cirka 120 meter fra kystlinjen. På land ligger bane og vej cirka 10 meter over eksisterende terræn. På Falster ændres kystlinjen, da broens endeunderstøtning ligger op til 400 meter fra kystlinjen, idet der opbygges en dæmning ud fra kysten. Den endelige længde på dæmningen fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

Forslag til den overordnede linjeføring for den ny Storstrømsbro fremgår af bilag 1 til loven.

Der er undersøgt to varianter af broens design. En variant, hvor broen udformes som en bjælkebro og en variant, hvor broen udformes som en skråstagsbro, dvs. en bro med en pylon på midten med skråstag ned til brodækket.

Parterne til den politiske aftale har besluttet, at broen skal udformes som en skråstagsbro. Der bliver en frihøjde under broen på cirka 26 meter ved sejltrenden. Broen etableres med cirka 50 bropiller med cirka 80 meters afstand imellem hver bropille. Dog kan der ved de to gennemsejlingsfag, der placeres på hver sin side af pylonen, etableres en afstand mellem bropillerne på op til cirka 200 meter. Pylonen vil have en højde på op til cirka 120 meter over havoverfladen og forsynes med cirka 27 skråstag på hver side, som rækker op

til cirka 200 meter ud til hver side svarende til bredden på gennemsejlingsfagene. Der etableres køreledningsanlæg over jernbanen og rækværk langs siderne.

Det endelige antal bropiller og afstanden imellem disse fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

Broens nyttebredde er cirka 24 meter bestående af cirka 12 meter til en dobbeltsporet jernbane og nødfortove, cirka 9 meter til en tosporet vejbane og cirka 2 meter til en dobbeltrettet cykel- og gangsti. Hertil kommer kantbjælker og autoværn mellem vej og sti henholdsvis jernbane.

Projektet omfatter udover cirka 4 km broanlæg med vej over hav yderligere cirka 6,5 km nyt vejanlæg på land. Heraf er cirka 4,5 km af vejanlægget lokale kommuneveje og serviceveje på hhv. Masnedø og Falster og de resterende 2 km vej på land samt det stykke vej, der løber på broen, er statsvej. Projektet omfatter ligeledes et cirka 6 km langt nyt jernbaneanlæg placeret fra cirka 450 meter syd for brofæstet for Masnedsundbroen til det eksisterende jernbanetracé ved Gåbense på Falster, hvoraf cirka 4 km ligger på selve broanlægget.

3.3. Lokalvejnet og stier

På Masnedø påbegyndes ombygning af vejtracéet umiddelbart syd for Masnedsundbroen. Derudover forventes nedenstående lokalveje på Masnedø anlagt, ombygget eller nedlagt:

- Ombygning/nedlægning af Brovejen langs med den eksisterende jernbanedæmning fra krydset ved Viaduktvej.
- Ombygning og forlængelse af Viaduktvej til eventuel ny rundkørsel vest for fremtidigt dæmningsanlæg.
- Ny tilslutning af Maagevej til Viaduktvej.
- Ændret vejadgang til Vesthavnen via nyanlæg af vejstrækning parallelt med Vesthavnen placeret umiddelbart syd for havneanlægget.
- Anlæg af ny lokalvej mellem rundkørslen og ovenstående beskrevne adgangsvej til Vesthavnen.
- Servicevej fra Brovej rundt om brofæstet til den nye Storstrømsbro på Masnedø inklusive vendeplads.

På Falster etableres den nye vej fra Storstrømsbroen i et nyt tracé frem til Storstrømsvej syd for Gåbense. Derudover forventes nedenstående lokalveje på Falster anlagt, ombygget eller nedlagt:

- Etablering af en ny rundkørsel, hvor den nye vej krydser Gåbensevej.
- Forlængelse af den nordlige del af Storstrømsvej mod nord/vest, med ny tilslutning i Orehoved Langgade, og eventuelt et nyt bygværk for underføring af Storstrømsvej under den nye vej- og jernbanedæmning.
- Etablering af en servicevej langs med foden af dæmningen omkring brofæstet.
- Eventuel etablering af en arbejdsvej til Orehoved Havn vest om Orehoved by.

Ændringerne i vej- og baneanlæg medfører ændrede adgangsforhold til en række ejendomme på Masnedø og Falster. Enkelte ejendomme langs Storstrømsvej på Falster skal nedrives.

Viaduktvej på Masnedø føres i dag under den eksisterende jernbane i et eksisterende bygværk. Jernbanedæmningen fjernes på dette sted, hvorved Viaduktvej kan reetableres med dobbeltrettet trafik i stedet for som i dag med ensrettet trafik gennem viadukten.

Viaduktvej forlænges mod vest, og der etableres i forbindelse hermed et nyt bygværk under den nye vej- og jernbanedæmning. Bygværket etableres med en bredde, så der kan etableres to kørespor på forlængelsen af Viaduktvej.

Der etableres en underføring under den nye dæmning på Falster mellem den eksisterende Storstrømsvej på den eksisterende dæmning fra brofæstet på Falster til Orehoved Langgade, blandt andet for at afvikle trafikken i anlægsfasen.

En kommende entreprenørs valg af arbejdsmetoder kan medføre en væsentlig stigning i trafikken til Orehoved havn. Hvis generne bliver for store, er det muligt at anlægge en midlertidig arbejdsvej vest om Orehoved by. Den endelige beslutning om vejens realisering forventes at ske senest i forbindelse med ekspropriationskommissionens behandling af projektet.

Den endelige udformning af lokalvejnettet fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

3.4. Søkabler, sejlrende til Orehoved Havn, dæmninger og kysten på Falster

Etableringen af den ny Storstrømsbro og fjernelsen af den eksisterende bro medfører et behov for at flytte en del af de eksisterende højspændingsforbindelser i Storstrømmen. Energinet.dk har tre 132 kV kabelforbindelser bestående af fem kabler over Storstrømmen. Alle fem kabler bliver i større eller mindre grad påvirket af den kommende bro. Endvidere vil flere af de eksisterende kabelovergangsstationer i området på land samt de søkabler, der går ind på land, blive påvirket af projektet.

Som en del af projektet etableres der en ny sejlrende til Orehoved Havn, da den eksisterende sejlrende kommer til at ligge for tæt på den nye bro. Den nye sejlrende forventes at få en længde på cirka 400 meter, bredden forventes at blive cirka 70 meter og dybde forventes at blive på minimum 7 meter ligesom den gamle sejlrende. Det endelige forløb fastlægges i detailprojekteringen under hensyntagen til bedst mulige besejlingsforhold af havnen for erhvervstrafikken.

På Falster vil landskabet ved Orehoved blive påvirket væsentligt af anlægget af den nye bro, idet den ca. 400 meter lange dæmning, der etableres i forbindelse med anlæg af Storstrømsbroen, som går ud fra kysten mod nordvest til broen, vil skabe en ny væsentlig visuel barriere. Det gælder såvel set fra det bagvedliggende landskab som kystlandskabet samt på vandfladen mellem broen og Orehoved Havn. For eventuelt at mindske denne barrierevirkning vil det under detailprojekteringen blive drøftet med entreprenørerne, om der inden for anlægsbudgettet vil være mulighed for at forkorte dæmningen og i stedet etablere en eller flere bropiller.

For dæmningen til den eksisterende Storstrømsbro er udgangspunktet, at denne forbliver uberørt, og at den over 15 meter høje dæmningsspids vil blive efterladt i fuld højde. Eksisterende vej- og baneanlæg vil blive fjernet i nødvendigt omfang. Muligheden for at fjerne dæmningen ned til stenglaciset til cirka 4 meter over havniveau er dog også undersøgt. Fjernes dæmningen, vil det forbedre udsigten fra kysten og skabe en bedre sammenhæng i landskabet

Det er i området mellem den nye og den eksisterende dæmning som udgangspunkt ikke forudsat, at der skal ske landopfyldning. I projektet er der derfor ikke indarbejdet en opfyldning mellem de to dæmninger. Området har i dag forringede forhold for bunddyr og bundplanter på lavt vand, og selvom lævirkningen fra dæmningen kan forværre forholdene, er det vurderet, at det ikke vil medføre væsentlige forringelser for bundflora og fauna.

Der kan dog komme ophobning af organisk materiale, som kan medføre lugtgener, der vil afhænge af vind, strømforhold og vejr.

Selvom opfyld på nuværende tidspunkt ikke er en del af projektet, er opfyld af området undersøgt i VVM-redegørelsen og Miljøvurderingen, rapport nr. 517. Ved opfyld er området vurderet til at kunne udgøre op til 100.000 m² (10 ha). Der vil blive etableret en cirka 20 meter bred kystzone ud for det planlagte opfyldte område svarende til cirka 20.000 m².

Fjernes oversiden af den eksisterende dæmning ned til cirka 4 meter over havoverfladen, kan området mellem de to dæmninger samtidig opfyldes med overskudsmaterialet fra dæmningen. Der vil ligeledes kunne ske opfyld med materiale fra udgravningen af sejlrenden til Orehoved Havn mv., jf. også afsnit 3.7.3.3 i de almindelige bemærkninger om havbundssediment.

Oversiden af dæmningen kan i givet fald først fjernes efter den eksisterende bro er revet ned, hvorfor også eventuel opfyld af området vil have sammenhæng med en evt. beslutning om at rive oversiden af dæmningen ned.

Parterne til den politiske aftale vil senere i projektet tage stilling til, hvorvidt der skal fyldes op mellem de to dæmninger.

3.5. Et eventuelt eksternt produktionsareal til broelementer ved Nakskov Havn

På baggrund af en høring har Vejdirektoratet udpeget et areal ved Nakskov Havn, der er egnet til produktion af broelementer.

Det er dog ikke endeligt afklaret, i hvilket omfang der skal anvendes en eksternt produktionsplads, når broen bygges, da det afhænger af den valgte produktionsmetode til udførelse af broen.

Såfremt en kommende entreprenør vælger at anvende præfabrikerede betonelementer, som skal produceres på land i ikke umiddelbar nærhed af brostedet og sejles til montering ved brostedet, har Vejdirektoratet indgået en aftale med Nakskov Kommune om reservation af et areal på Nakskov Havn til støbning af broelementer. Arealet består af 10 ha

befæstet areal og indeholder blandt andet den tidligere byggeplads for byggeriet af elementer til Farøbroerne. Der er indregnet i alt 240 meter kaj, dvs. kaj 1 på 100 meter, ro-ro leje på 40 meter, begge med 8,5 meter vanddybde og endelig 100 meter på kaj 2 med en vanddybde på 6,3 meter. Derudover er området nord for arealet, dvs. der hvor Farøbroen blev udskibet, uddybet til 8,5 meter over en længde på 100 meter, men dog uden kaj anlæg.

3.6. Søfartsrelaterede aktiviteter

Ved design af den nye broforbindelse er der taget højde for, at den fremtidige besejling kan ske under en høj grad af sikkerhed for både materiel og mennesker.

Lystbåde og mindre fartøjer foreslås at anvende nr. to sifag nord og syd for hovedgennemsejlingsfagene, medmindre fartøjerne har en højde, der tvinger dem til at anvende hovedfagene.

Der er gennemført sejladssimuleringer af sejladsen for forhold, der svarer til en fremtidig situation, hvor den nye bro er færdig, og den eksisterende bro inklusive bro piller er helt fjernet.

Formålet med sejladssimuleringerne er at undersøge navigations- og manøvreringsforhold i området omkring den planlagte nye bro under normale og ekstreme vejrforhold samt at komme med anbefalinger til søafmærkning ved anløb og gennemsejling af området.

De endelige afmærkningssystemer i farvandet fastlægges først i en kommende detailprojektering og skal godkendes af Søfartsstyrelsen. Dette gælder ligeledes belysning af selve broen.

I anlægsperioden vil der være restriktioner for skibstrafik og fiskeri i området. Der vil dog i hele anlægsperioden være mulighed for passage for erhvervstrafik og fritidssejlad. Det er Søfartsstyrelsen, som stiller krav til midlertidig afmærkning i perioden, hvor den nye bro bliver anlagt, og den gamle bro bliver nedrevet. I denne periode vil disse arbejder lægge hindringer i vejen for skibene, og yderligere afmærkning af sejlrueten og muligvis lodsvang eller krav om nedsat hastighed for skibene påregnes. Det forventes ikke, at der bliver stillet krav om VTS (Vessel Traffic Surveillance).

Den endelige afmærkning tilrettelægges i samarbejde med en kommende entreprenør, og den skal godkendes af Søfartsstyrelsen. Søfartsstyrelsen skal meddele godkendelse til de sejladssikkerhedsmæssige forhold, herunder oprettelse af midlertidige arbejds- og restriktionsområder samt midlertidig og permanent afmærkning på søterritoriet.

Der henvises i øvrigt til afsnit 7.6 i de almindelige bemærkninger.

3.7. Natur og miljøforhold

3.7.1. Konkrete tiltag i naturen

Anlægsprojektet skal gennemføres i overensstemmelse med dels bestemmelserne i lovforslaget, dels inden for rammerne af de gennemførte miljømæssige vurderinger, jf. § 2.

Nedenfor er redegjort for, hvorledes varetagelsen af naturhensyn og gennemførelse af afværgeforanstaltninger vil ske

af hensyn til de relevante naturinteresser, som berøres af anlægsprojektet, herunder bl.a. af hensyn til beskyttede arter og naturtyper samt Natura 2000-områder, jf. lovens § 6. Formålet hermed er at sikre en effektiv og målrettet implementering af disse afværgeforanstaltninger under hensyn til, at dele af den almindelige miljølovgivning ikke finder anvendelse på anlægsprojektet.

Der gennemføres i samarbejde med relevante myndigheder et overvågningsprogram for de væsentligste miljø- og naturmæssige konsekvenser af anlægs- og nedrivningsarbejdet. For en nærmere beskrivelse henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.7.4.

Som følge af projektets størrelse er gennemgangen nedenfor overordnet, hvorfor der i tillæg til lovbemærkningerne henvises til VVM-redegørelsen med tillæg, herunder Miljøvurderingen, Rapport 517 samt Rapport 518, jf. afsnit 2 i de almindelige bemærkninger, som indeholder en sammenfattende beskrivelse af varetagelsen af naturhensyn og gennemførelse af afværgeforanstaltninger.

Ændringer af det nedenfor beskrevne samt af det, der fremgår af VVM-redegørelsen mv., kan og vil formentlig i sagens natur blive aktuelt efter lovens vedtagelse.

F.eks. kan andre afværgeforanstaltninger end de beskrevne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af de relevante områder og den nærmere udmøntning af projektet. Sådanne ændringer kan træde i stedet for dem, der er beskrevet nedenfor og i VVM-redegørelsen.

Hvis der er tale om en ændring, der kan være til skade for miljøet (§ 3), eller som kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt (§ 4), kræver ændringen eller udvidelsen Trafikstyrelsens forudgående tilladelse efter lovforslagets §§ 3 og 4, jf. afsnit 3.7.2 i de almindelige bemærkninger.

Det bemærkes, at de miljømæssige konsekvenser for plante- og dyreliv, herunder de væsentligste vurderinger i forhold til påvirkningen af Natura 2000-områder er gennemgået i afsnit 7.3 i de almindelige bemærkninger. Nedenstående er således alene en gennemgang af de konkrete tiltag og afværgeforanstaltninger, der udføres som en del af det samlede projekt og ikke en gennemgang af projektets miljømæssige konsekvenser. De miljømæssige konsekvenser berøres dog indirekte i nedenstående, hvorfor det skal læses i sammenhæng med afsnit 7.3.

Generelt vil der i det omfang der vil blive inddraget beskyttet natur til projektet, blive udlagt erstatningsnatur i forholdet 2:1.

3.7.1.1. Anlægsfasen

Dele af stranden ved landfæsterne på Masnedø og Falster, som påvirkes midlertidigt, reetableres efter endt anlægsarbejde. På kysten ved Falster gennemføres foranstaltninger for at undgå spredning af frø, jordstængler og rødder af japansk pileurt og kæmpe-bjørneklo.

På kystskrænten på Masnedø, hvor der er digesvalereder, begrænses ødelæggelse af kystskrænten. I forbindelse med etablering af yderste bropille ødelægges maksimalt 30 m af kystskrænten. I forbindelse med anlæg af adgangsvej etable-

res en interimskonstruktion, der skal sikre at skrænten ikke ødelægges, således at størstedelen af de erosionsaktive kystskrænter stadig er til rådighed for digesvalerne, efter broen er anlagt. Desuden skal der afværges i forhold til digesvaler, således at ynglekolonier ikke ødelægges, enten ved at indgreb i skrænten ikke sker i perioden 1. april - 31. august eller ved at hindre, at digesvalerne yngler i det stykke klint, der evt. ødelægges.

Nedrivning af bygninger med flagermus og fældning af gamle træer med hulheder skal gennemføres udenfor yngle- og overvintringsperioderne, jf. bestemmelserne i artsfredningsbekendtgørelsen, hvor der fremgår et generelt forbud mod fældning af hule træer og træer med flagermus, dog undtaget perioden 1. september til 31. oktober. Kan denne periode ikke overholdes, bør forekomst af flagermus i bygninger og gamle træer med hulheder altid undersøges inden nedrivning/fældning.

Der gennemføres afværgeforanstaltninger til beskyttelse af grønbroget tudse i ynglevandhullet på Orehoved. For at kompensere for det vandhul vest for Orehoved, der forsvinder ved anlæg af den ny Storstrømsbro, etableres erstatningsvandhuller f.eks. i Orehoved By. Der gennemføres foranstaltninger til beskyttelse af grønbroget tudse ved, at der foretages indsamling af æg og indfangning af voksne individer i det eksisterende ynglevandhul, inden det nedlægges. De indsamlede æg og individer flyttes til erstatningsvandhullerne. Der opsættes midlertidigt paddehegn omkring byggepladsen for at holde padderne væk fra anlægsarbejdet. Når der flyttes padder, æg og lign. fra nuværende vandhuller til fremtidige erstatningsvandhuller, vil der forinden blive søgt om tilladelse hertil i overensstemmelse med artsfredningsbekendtgørelsen.

For at kompensere for påvirkningen af markfirbens levesteder i den samlede anlægs- og nedrivningsfase skal der gennemføres foranstaltninger til beskyttelse af markfirben på Masnedø. Foranstaltningerne iværksættes snarest muligt for at sikre bestanden i anlægsperioden og følges op af foranstaltninger for at fremme bestandens kolonisering af nye leveområder. Nye leveområder kan etableres ved at rydde skyggende vegetation på begge sider af den gamle bandedæmning fra Viaduktvej til det nuværende landfæste. Der opsættes hegn langs sydøst-siden af arbejdsarealet ved Masnedø Fort for at afskære arealet for markfirben.

Den endelige udformning af erstatningsnatur fastlægges nærmere i detailprojekteringen.

Anlæg af den nye bro inkluderer pæleramning i forbindelse med anlæg af fundamenter til bropiller.

Støj fra pæleramning vil kunne høres af fisk i stor afstand til aktiviteterne. Uanset, om der vælges metoder med ramning af færre pæle med en større diameter eller flere pæle med en mindre diameter, vil der være ramningsstøj. Graden af forstyrrelsen af torsk og sild vurderes at være middel og med lokal udbredelse, der er begrænset til de perioder, hvor der foretages ramning.

Støjen vil være kortvarig, men kan berøre et større område lokalt til regionalt med støj af et niveau, der potentielt kan

medføre død, fysiske skader og adfærdsmæssige ændringer hos marsvin og sæler.

Projektområdet ligger nær et yngleområde for marsvin, og derfor vil en mindre del af dette potentielt kunne påvirkes af støjen. Marsvin er optaget på Habitatdirektivets bilag IV som strengt beskyttet art, hvilket betyder, at yngle- og rasteområderne ikke må beskadiges eller ødelægges. Den økologiske funktionalitet af et yngle- eller rasteområde skal opretholdes på minimum samme niveau som hidtil.

Spættet sæl er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Da der kun forekommer få strejfende individer af gråsæl i området, er påvirkningen ubetydelig. For spættet sæl vil forstyrrelse fra færdsel og anlægsarbejde øges i begrænset omfang og i kortvarige perioder.

Støj og andre forstyrrelser i anlægsfasen, som potentielt kan påvirke marsvin og sæler, skyldes især pæleramning ved fundamenter og i mindre omfang øget skibstrafik og anden menneskelig aktivitet i området. Undervandsstøj kan medføre direkte fysiske og adfærdsmæssige effekter på marsvin og sæler eller inducere en indirekte barriereeffekt, hvis dyrene bliver skræmt væk fra Storstrømmen og dermed ikke har mulighed for at passere direkte mellem Smålandsfarvandet og den vestlige Østersø via Storstrømmen.

Derfor vil der være afværgeforanstaltninger i form af forramning og en observatør, der kan holde øje med, om der kommer dyr ind i området under forramning, ramning og i pauser mellem ramningerne (inden for 300 meter af ramningsstedet) og evt. stoppe arbejdet, indtil dyret er jaget væk. Havpattedyrsobservatøren kan desuden bruge sine observationer til at justere forramning og ramningsprotokollen, så det sikres, at der ikke sker skader på havpattedyr i forbindelse med ramningsaktiviteten, og så arbejdsgangen løbende kan effektiviseres.

Ved pæleramningen skal der anvendes såkaldt »soft start«, hvor der foretages en »forramning« med lav frekvens og slagstyrke i et passende tidsinterval for at skræmme marsvin væk fra ramningsaktiviteterne, før der rammes med fuld styrke. Forramningen skal vare tilstrækkeligt længe til, at marsvin i området kan nå at svømme væk og ikke blive påført fysiske skader. Forramning varer typisk omkring 20-30 minutter afhængigt af pælenes størrelse og støjproduktion.

Med disse afværgeforanstaltninger vurderes påvirkningen af marsvin og sæler at være mindre. Ligeledes opretholdes yngleområdets økologiske funktionalitet. Det vurderes, at marsvin kan fortrække til andre dele af yngleområdet, som ikke påvirkes af støj fra ramningen.

Træfældning skal begrænses mest muligt ved kabellægning gennem kyststrækningen vest for Orehoved Havn. For at undgå at markfirben tiltrækkes af eventuelle grus- og sandbunker i forbindelse med anlæg af kabelovergangsstation 7 på Masnedø, bør disse så vidt muligt gøres utilgængelige for markfirben, f.eks. ved at opsætte et midlertidigt hegn langs sydøstsiden af arbejdsarealet for at afskære arealet for markfirben på Masnedø Fortet, jf. ovenfor.

Alternativt kan grus- og sandbunker - hvis praktisk muligt - tildækkes i perioder uden anlægsaktiviteter. Dette er sær-

ligt vigtigt i perioden fra juni til august/september, hvor hunnerne lægger æg.

Risikoen for påvirkning af eventuelle ynglefugle inden for den nordvestlige del af Masnedø kan elimineres ved enten at undgå anlægsarbejde inden for eller tæt på ynglelokaliteter i fuglenes yngleperiode (midt i april til midt i juni) eller ved at igangsætte anlægsarbejdet før fuglenes yngleperiode.

Ved den endelige fastlæggelse af linjeføringen af kablet gennem det beskyttede strandengsområde ved Orekysten skal det undersøges, hvilke områder som er mindst sårbare for kabellægning

Eventuelle grundvandssænkninger i nærheden af beskyttede søer og vandhuller bør undgås i maj og juni, hvor der kan være haletudser i vandhullerne.

Ved ilandføringen på Sjælland skal kablet så vidt muligt placeres inden for et område med den invasive art rynket rose. I forbindelse med håndteringen af muldjord fra området med rynket rose skal der gennemføres foranstaltninger for at undgå spredning af frø, jordstængler og rødder.

I området omkring Rosenfeldt Gods skal den endelige placering af kablet fastlægges med henblik på at minimere fældning af træer mest muligt. Såfremt det ikke kan undgås at skulle fælde større områder med træer eller træer, som indgår i en allébeplantning, skal passage af disse områder ske ved hjælp af underboring. Hvis det ikke kan undgås, at der skal fældes træer i området omkring Rosenfeldt Gods, skal der forinden foretages en besigtigelse af en flagermus-ekspert for at registrere eventuelle træer med flagermus. Hvis der er træer med flagermus inden for området, må fældningen kun ske på et tidspunkt, hvor de ikke huser ynglende eller overvintrende flagermus, dvs. i perioden sidst i august - midten af oktober eller slutningen af april - begyndelsen af juni.

For at mindske påvirkningen af udsigtsfredningen ved Rosenfeldt Gods skal linkbokse - hvis teknisk muligt - placeres tæt på levende hegn, bevoksning eller lignende. Desuden skal beskyttede diger ved Rosenfeldt Gods undgås eller passeres ved underboring.

Gravearbejdet i anlægsfasen resulterer i aflejring af sediment på et par millimeters tykkelse. Da ålegræs og andre blomsterplanter er relativt robuste, vurderes påvirkningen som følge af sedimentation at være mindre.

Påvirkningen i de områder, som påtænkes udgravet til arbejdskanaler, vil medføre et varigt tab af voksested for ålegræs og anden vegetation, hvis der graves på dybder under 6½ m. Der vil ophobes dødt organisk materiale i hullerne, som kan skabe iltsvind og forhindre vækst af vegetation og fastboende bunddyr. Den påvirkning er ikke i overensstemmelse med miljømålet for Storstrømmen om god økologisk tilstand. Det vil i forbindelse med projektets videre detaljering blive afklaret, hvordan udformning og opfyldning af hullerne kan udføres, så iltsvind undgås og reetablering af ålegræs kan sikres.

3.7.1.2. Nedrivningsfasen

Der henvises til afsnit 3.7.1.1 ovenfor vedrørende beskyttelse af grønbroget tudse, som yngler i et vandhul på Orehoved, og markfirben, som yngler på jernbanedæmningen på Masnedø.

Til beskyttelse af marsvin anvendes ved sprængning sælskræmmere eller såkaldte pingere, som er små apparater, der hænger i vandsøjlen og udsender lyde, der skræmmer marsvin væk fra området. Marsvin skal inden sprængningen bortskræmmes til en afstand fra området, hvor der ikke vil ske fysisk skade på dyrene (anslået ca. 1 km). Der er en risiko for, at marsvinene vænner sig til lydene fra pingerne, men da sprængningerne vil ske i en meget kort periode, er risikoen for tilvænnning lav. Pingerne skal slukkes hver dag efter endt sprængning.

Da der ikke findes nogen specifik viden om støjubredelse og effekter af sprængning under vand i lavvandede områder (<15 m), anbefales det, at der gennemføres en prøvesprængning. Denne skal designes til at måle støjniveauer under vand i forskellige afstande til støjilden og derudover belyse, om marsvin skræmmes tilstrækkeligt langt væk med pingerne før sprængningen. Herudover skal det optimale udhængningsmønster for pingere fastlægges, så det sikres, at disse skræmmer dyrene væk og ikke modsat intentionen fanger dyrene i området.

For at afværge en påvirkning af beskyttede arter i nærliggende Natura 2000-område, skal der af hensyn til sælerne ved sprængning af bropiller anvendes sælskræmmere, som ophænges i vandsøjlen. (Pingerne forventes ikke at skræmmes sæler). Sælerne kan lide fysisk skade, hvis de færdes tæt på anlægsområdet. Det er derfor nødvendigt, at dyrene skræmmes væk til en afstand fra området, hvor der ikke vil ske fysisk skade på dyrene (anslået ca. 500 meter). Sælskræmmerne skal derfor slukkes hver dag efter endt sprængning.

Da der ikke findes nogen viden om støjubredelse og effekter af sprængning under vand specifikt for lavvandede områder (<15 m), anbefales det desuden at gennemføre en prøvesprængning. Denne skal designes til at måle støjniveauer under vand i forskellige afstande til kilden og derudover samtidig belyse, om sæler skræmmes tilstrækkelig langt væk med sælskræmmere inden for de nuværende 10 km's afstand til sprængningen. Herudover skal det optimale udhængningsmønster for sælskræmmere fastlægges, så det sikres, at disse skræmmer dyrene væk og ikke modsat intentionen fanger dyrene i området.

Efter fjernelse af flere kabler skal kystskrænten langs Masnedø retableres. I den forbindelse skal de store sten, der dækker højspændingskablerne, fjernes, hvis bropillernes fundamenter kan tåle det.

I området omkring ilandføringen af kablet skal kørsel inden for det beskyttede naturområde vest for den eksisterende Storstrømsbro begrænses eller ske på køreplader.

Eventuelle grundvandssænkninger i nærheden af beskyttede søer og vandhuller bør ikke ske i maj og juni, hvor der kan være haletudser i vandhullerne.

3.7.1.3. Driftsfasen

Permanent inddragelse af beskyttet overdrev på Masnedø erstattes med udlæg af nyt overdrev i forholdet 1:2. Erstatningsbiotopen vil kunne anlægges langs kystskrænten syd for Masnedø Fort, da det vil give mulighed for hurtig indvandring af overdrevsarter og markfirben fra det gamle overdrevsområde omkring fortet eller det kan anlægges som spredningskorridor for markfirben mellem den sydlige bandedæmning og kysten. Arealet anlægges, inden anlægsfasen påbegyndes.

Arbejdskanalerne skal genopfyldes for at skabe et godt vandmiljø og gode vækstbetingelser for ålegræs.

Der vil være permanent tab af levesteder for vegetation og fauna lokalt, hvor bropillerne etableres. Til gengæld vil der efter kort tid (få år) være etableret et nyt samfund af hårbundsarter på de nye bropiller. Det vurderes, at påvirkningen af bundflora, bundfauna og fisk vil være ubetydelig.

3.7.2. Miljømæssige og supplerende miljømæssige vurderinger

3.7.2.1. Gældende ret

Kompetencen til og proceduren for at behandle og afgøre spørgsmål om projektændringer mv., som kan være til skade for miljøet, herunder afgørelser om, hvorvidt der skal gennemføres supplerende vurderinger af de miljømæssige konsekvenser mv., vil efter gældende ret skulle følge de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, herunder VVM-reglerne i planloven, kystbeskyttelsesloven og råstofloven samt bekendtgørelse nr. 764 af 23. juni 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM-bekendtgørelsen), som er udstedt i medfør af lov om planlægning, bekendtgørelse nr. 579 af 29. maj 2013 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet, som er udstedt i medfør af bl.a. kystbeskyttelsesloven, og bekendtgørelse nr. 1422 af 12. december 2011 om miljømæssig vurdering af råstofindvinding på havbunden, som er udstedt i medfør af råstofloven.

3.7.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Med Folketingets vedtagelse af anlægsprojektet i enkelt-heder bemyndiges Transportministeriet ved Vejdirektoratet samtidigt til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, med lovens bilag 1, projektbeskrivelsen i afsnit 3-4 i de almindelige bemærkninger og VVM-redegørelsen mv., jf. afsnit 2 i de almindelige bemærkninger.

Anlægsprojektet vil herefter kunne gennemføres på grundlag af anlægsloven, idet loven fraviger en række af de bestemmelser i den almindelige natur- og miljølovgivning, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af varige fysiske anlæg, eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse mv., før sådanne anlæg kan etableres, jf. lovforslagets § 7.

Anlægsprojektets virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, dvs. VVM-redegørelsen med tillæg, Miljøvurdering, Rapport nr. 517 samt Rapport nr. 518 mv., herunder vurderingen af an-

lægsprojektets indvirkning på Natura 2000-områder, jf. afsnit 2 og 7.3 i de almindelige bemærkninger.

Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af disse vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. bestemmelsen i § 2. Det påhviler således bygherren (Vejdirektoratet) at sikre, at anlægsprojektets indvirkninger på miljøet, herunder påvirkninger af Natura 2000-områder, holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger i de nævnte miljømæssige undersøgelser af projektet. Transportministeren fører tilsyn hermed.

Den ny Storstrømsbro med tilhørende landanlæg er et anlægsprojekt af betydelig størrelse og kompleksitet. Uanset den omfattende og grundige projektering af anlægget, som er udført forud for Folketingets behandling af lovforslaget, kan det formentlig ikke undgås, at der efter anlægslovens ikrafttræden kan opstå behov for at foretage visse justeringer eller tilpasninger mv. af det vedtagne projekt.

Det kan i anlægsfasen blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet som følge af f.eks. tilstødte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke er forudset ved projekteringen af anlægget, og som i forhold til de miljømæssige påvirkninger eventuelt ligger uden for rammerne af de miljømæssige vurderinger i VVM-redegørelse mv., jf. afsnit 2 i de almindelige bemærkninger, der ligger til grund for vedtagelsen af anlægsloven.

Med lovforslagets §§ 2-4 (miljømæssige vurderinger) fastsættes en klar, retlig ramme for den miljømæssige myndighedsbehandling af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet. Reglerne finder alene anvendelse i anlægsfasen, indtil anlægsprojektet i sin helhed er færdigt. Derefter vil anlægget og eventuelle behov for at foretage ændringer eller udvidelser af anlægget være reguleret af de almindelige regler i natur- og miljølovgivningen.

Der forventes ikke at blive behov for at gennemføre meget omfattende ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som dette er beskrevet i lovforslagets afsnit 3 i de almindelige bemærkninger, men det kan omvendt ikke udelukkes, at der kan opstå behov for ændringer af f.eks. anlægsperiodens udstrækning, der kan få indflydelse på de foretagne vurderinger og derfor må håndteres gennem gennemførelse af en projektændringsprocedure efter lovforslagets §§ 3 og 4. Transportministeren vil i tilfælde af projektændringer mv. konkret vurdere, om der – mod forventning – foreligger en situation, som ligger uden for den bemyndigelse, der er givet med anlægslovens § 1, og som derfor forudsætter en ændring af anlægsloven. De foreslåede regler i §§ 2-4 vedrører alene den miljøretnlige regulering af eventuelle projektændringer mv. og har ikke betydning for delegationsforholdet mellem transportministeren og henholdsvis Banedanmark og Vejdirektoratet med hensyn til bygherreopgaverne.

Lovforslagets § 3, stk. 1 og 2, og § 4, stk. 1 og 2, fastsætter de overordnede rammer for den miljømæssige behandling af eventuelle projektændringer mv. Det følger af disse regler, at projektændringer mv., som kan være til skade for miljøet, og/eller som i sig selv eller i forbindelse med andre

planer og projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen om nødvendigt efter supplerende miljømæssige vurderinger, jf. nedenfor.

Disse bestemmelser kan suppleres med nærmere regler om sagsbehandlingen, som fastsættes af transportministeren efter forhandling med miljøministeren i henhold til bemyndigelserne i lovforslagets § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6. Der kan således i medfør af § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6, bl.a. fastsættes regler om Vejdirektoratets anmeldelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafikstyrelsen (VVM-myndigheden), gennemførelsen af screeningen og den eventuelle supplerende vurdering af de miljømæssige konsekvenser og/eller habitatkonsekvensvurderingen, herunder om høring af offentligheden og myndigheder, fastsættelse af vilkår for tilladelser og offentliggørelse af afgørelser og af de miljømæssige vurderinger.

Reglerne vil skulle sikre, at eventuelle projektændringer mv. gennemføres under overholdelse af kravene i VVM-direktivet og Natura 2000-direktiverne (habitat og fuglebeskyttelse) og vil, for så vidt angår behandlingen af ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, erstatte de almindelige regler herom i dansk ret, jf. ovenstående bemærkninger i afsnit 3.7.2.1, som gennemfører de nævnte direktiver, jf. nærmere lovforslagets § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6.

Med lovforslagets §§ 3 og 4 etableres således en tilladelsesordning (krav om forudgående tilladelse) for de omfattede projektændringer mv. Det følger af VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, at bl.a. ændringer eller udvidelser af allerede godkendte projekter skal være undergivet et krav om tilladelse, når de kan være til skade for miljøet. For så vidt angår Natura 2000-reglerne, følger det af den materielle beskyttelsesregel i habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at de kompetente myndigheder skal meddele afslag på projektændringer mv., som kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området, er opfyldt.

Der kan fastsættes vilkår for tilladelser efter lovforslagets § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1, og der kan i medfør af § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6, blive fastsat nærmere regler herom. Det vil navnlig dreje sig om vilkår om, at bygherren skal iværksætte bestemte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe eller neutralisere de skadelige virkninger på miljøet, som kan fremgå af den supplerende miljøkonsekvensvurdering, når en sådan vurdering er tilvejebragt. Der skal endvidere kunne fastsættes vilkår, som varetager hensyn efter de regler i natur- og miljølovgivningen, som er fraveget ved lovforslagets §§ 7 og 8, idet projektændringen mv. i medfør heraf kan gennemføres uden en ellers påkrævet tilladelse, godkendelse eller dispensation efter denne lovgivning. Der vil derfor også kunne fastsættes vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen i de tilfælde, hvor der meddeles tilladelse til ændringen mv., uden at der er gennemført en supplerende VVM-redegørelse eller en habitatkonsekvensvurdering, fordi screeningen har konkluderet, at der ikke er

VVM-pligt eller væsentlig påvirkning af et Natura 2000-område.

Kompetencen til at behandle og afgøre spørgsmål om tilladelse til projektændringer mv., som kan være til skade for miljøet, herunder afgørelser om, hvorvidt der skal gennemføres supplerende vurderinger af de miljømæssige konsekvenser mv., foreslås henlagt til Trafikstyrelsen. Bestemmelserne herom gennemfører den nye bestemmelse i VVM-direktivets artikel 9 a, der er indført ved direktiv 2014/52/EU. Det følger af artikel 9 a, stk. 1, at medlemsstaterne skal sikre, at den eller de kompetente myndigheder (VVM-myndigheder) udfører de opgaver, der følger af direktivet, på objektiv vis og ikke befinder sig i en situation, der giver anledning til interessekonflikt. Det følger videre af artikel 9 a, stk. 2, at såfremt den kompetente myndighed også er bygherren, skal medlemsstaterne i det mindste, som led i deres strukturering af administrative kompetencer, sørge for en passende adskillelse mellem uforenelige funktioner i forbindelse med varetagelsen af opgaverne, der følger af direktivet.

Det foreslås, at Trafikstyrelsen også tillægges kompetencen til at myndighedsbehandle anmeldte projektændringer mv. i forhold til Natura 2000-reglerne, jf. lovforslagets § 4, stk. 1 og 2, samt den i § 4, stk. 6, indeholdte bemyndigelse til at fastsætte regler om en samordnet og/eller fælles procedure for den supplerende VVM og habitatkonsekvensvurdering, når en ændring mv. udløser krav om vurderinger efter både VVM- og Natura 2000-reglerne. Disse regler vil gennemføre dele af VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, som ændret ved direktiv 2014/52/EU. Af VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, fremgår bl.a., at for projekter, for hvilke kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører fra både VVM-direktivet og habitatdirektivet, skal medlemsstaterne, hvor det er relevant, sikre, at der fastlægges en samordnet og/eller fælles procedure, der opfylder kravene i begge EU-regelsæt.

Der kan være tilfælde, hvor eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet udløser krav om supplerende konsekvensvurdering efter både § 3 (VVM) og § 4 (Natura 2000), og det må også af administrative grunde anses for hensigtsmæssigt, at kompetencen til at foretage de miljømæssige vurderinger efter henholdsvis VVM- og habitatreglerne placeres i den samme myndighed. Der henvises herom til lovforslagets § 18 og bemærkningerne hertil.

Projektændringer mv., der utvivlsomt ikke kan være til skade for miljøet, kan gennemføres uden anmeldelse efter §§ 3 og 4. For øvrige projektændringer skal Vejdirektoratet foretage en anmeldelse til Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen vurderer, om de miljømæssige virkninger af den anmeldte projektændring mv. ligger inden for rammerne af de hidtil udførte vurderinger af anlægsprojektets virkninger på miljøet, jf. § 2. Vurderer Trafikstyrelsen, at projektændringen ligger inden for rammerne af den hidtil udførte vurdering, meddeler Trafikstyrelsen, at den anmeldte projektændring kan gennemføres uden yderligere sagsbehandling efter reglerne i §§ 3 og 4. Hvis det ikke er tilfældet, skal Trafikstyrelsen ved en foreløbig vurdering (screening) vurdere, om der skal gennemføres supplerende VVM og/eller udarbejdes

en habitatkonsekvensvurdering. Såfremt der skal udarbejdes supplerende vurderinger, gennemføres disse procedurer efter bestemmelserne i § 3, stk. 2, henholdsvis § 4, stk. 2, og reglerne fastsat i medfør af § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6.

Hvis en projektændring mv., som er tilladt efter reglerne i §§ 3 og 4, tillige kræver tilladelse efter andre regler, som forudsætter tilsvarende konsekvensvurderinger, vil en eventuel supplerende VVM- og/eller habitatkonsekvensvurdering af ændringen mv. tilvejebragt efter §§ 3 og 4 også kunne danne grundlag for myndighedsbehandlingen efter de andre regler. Det skal i den forbindelse bemærkes, at §§ 3 og 4 ikke får betydning for myndighedskompetencen i forhold til øvrige tilladelser, godkendelser eller dispensationer, som er nødvendige for projektet og som ikke er fraveget ved anlægslovens §§ 7-8, jf. § 12.

Der foreslås endvidere bestemmelser om, at Trafikstyrelsens afgørelser ikke skal kunne påklages til anden administrativ myndighed, jf. lovforslagets § 3, stk. 4, og § 4, stk. 4, idet klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan indbringes for domstolene, jf. lovforslagets § 19.

Af hensyn til klarheden om, hvilke miljøvurderingsprocedurer der skal følges i tilfælde af projektændringer mv., foreslås det endeligt, at det i anlægsloven udtrykkeligt fremgår, at projektændringer mv. ikke udløser krav om vurderinger efter lov om miljøvurdering af planer og programmer (miljøvurderingsloven), jf. lovforslagets § 5.

3.7.3. Anlægslovens forhold til natur- og miljølovgivning

3.7.3.1. Varetagelse af naturhensyn gennem anlægsloven og regulering af klageadgang

3.7.3.1.1. Gældende ret

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

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om godkendelse, tilladelse eller dispensation, hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere et anlægsprojekt, 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 godkendelser, tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse. For en mere omfattende gennemgang af relevant lovgivning henvises til Miljøvurdering, Rapport nr. 517.

Som følge af planlovgivningen, vil etableringen af et anlægsprojekt beliggende i landzonen kræve en landzonetilladelse efter planlovens § 35, stk. 1. Herudover vil der for visse projekters vedkommende skulle ske ændringer i kommune- og lokalplaner.

Etableringen af et anlægsprojekt, der berører en fredning, kan alene ske hvis der meddeles dispensation af fredningsnævnet, jf. naturbeskyttelseslovens § 50.

Endvidere er der i naturbeskyttelseslovens kapitel 2 fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for følgende arealer og beskyttelseslinjer: klitfredede arealer (naturbeskyttelseslovens §§ 8 og 11), strandbeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 15), sø- og åbeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18), kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af følgende naturtyper: større naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, strandenge, strandsumpe, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil som følge af naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1-3, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten udgøres af miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.

Endvidere forskriver naturbeskyttelseslovens § 20 samt bekendtgørelse nr. 782 af 24. juni 2010 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg mv. i det åbne land (vej- og elbekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af § 20, stk. 2, at et anlægsprojekt, der anlægges i det åbne land, skal have en principgodkendelse inden en anlægslov. En sådan godkendelse vil oftest betinges af, at der kan dispenseres fra bestemmelserne i naturbeskyttelsesloven kapitel 2.

Endvidere fastsætter naturbeskyttelseslovens §§ 22 og 26 a regler om offentlighedens adgang til naturen. § 22 indeholder færdsels- og opholdsrettigheder vedr. strande, som kommunalbestyrelsen eller miljøministeren kan dispensere fra. Naturbeskyttelseslovens § 26 a indeholder regler om nedlæggelse af veje og stier, herunder regler om, at der forud for nedlæggelse skal ske anmeldelse til kommunalbestyrelsen, der kan nedlægge forbud mod nedlæggelse af veje og stier.

Som følge af kystbeskyttelsesloven skal der ansøges kommunalbestyrelsen om tilladelse til at udføre kystbeskyttelsesforanstaltninger samt til at foretage ændring, nedlæggelse eller ophør af allerede bestående eller besluttede kystbeskyttelsesforanstaltninger. Af lovens § 16 a fremgår endvidere, at transport- og energiministeren, i praksis Kystdirektoratet, skal give tilladelse til f.eks. inddæmning eller opfyldning, udførelse af anlæg eller anbringelse af faste eller forankrede indretninger eller genstande eller uddybning eller gravning. Dette gælder dog ikke for anlæg mv. på søterritoriet, der er etableret efter anden lovgivning.

Lov om landbrugsejendomme foreskriver bl.a. regler om jordfordeling og landbrugspligt. Ved anlæg på arealer, der er pålagt landbrugspligt, ville landbrugspligten skulle søges ophævet efter reglerne i landbrugslovens kapitel 5.

Med museumsloven sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Loven foreskriver bl.a., at der skal søges

dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren.

Som nævnt er ovenstående ikke en udtømmende opregning af nødvendige tilladelser mv., hvorfor aktiviteter, der udføres som følge af anlæggelse af anlægsprojektet vil kunne nødvendiggøre godkendelser mv. efter andre bestemmelser og love, end de ovenfor oplyste. Af den relevante lovgivning vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til projektet, medmindre adgangen efter den relevante lovgivning er afskåret.

3.7.3.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Som det fremgår af afsnit 8.1 skal anlægsprojektet vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag, for at bygherren kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Transportministerens bemyndigelse til at gennemføre anlægsprojektet nævnt i § 1 indebærer således, at Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet, herunder foretage ændringer af tilstanden på arealerne, etablere de varige anlæg og installationer og gennemføre afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljømæssige vurderinger.

Endvidere vurderes det, at visse dele af den almindelige lovgivning ikke er velegnet til at regulere et projekt af denne karakter og størrelse, herunder fordi Storstrømsprojektet har tæt sammenhæng med Femern bælt-forbindelsen, da færdiggørelsen af jernbaneforbindelsen over den ny Storstrømsbro har stor betydning for jernbanekorridoren mellem Tyskland og København. Også geografisk er de to projekter tæt knyttede, bl.a. på Masnedø, hvor der i relation til Femern Bælt-forbindelsen etableres en ny jernbanebro over Masnedund. Visse dele af miljølovgivningen ved anlægget af Femern Bælt-forbindelsen vil blive fraveget for bl.a. at sikre fremdriften af projektet. På baggrund af Storstrømsbroens sammenhæng med Femern Bælt-forbindelsen er det også vurderet nødvendigt at fravige visse love samt klageadgange for Storstrømsprojektet.

De indgreb, som Vejdirektoratet bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven, kan normalt efter de almindelige regler i natur- og miljølovgivningen kræve en forudgående tilladelse, godkendelse og dispensation, eller natur- og miljølovgivningen kan indeholde bestemmelser, som vil le hindre gennemførelsen af anlægsprojektet. Der henvises herom til afsnit 3.7.3.1.1 i de almindelige bemærkninger. Hensigten er imidlertid - i lighed med, hvad der normalt er praksis ved anlægslove - at indgrebene skal kunne foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation, og uden hensyn til sådanne forbud og begrænsninger.

For at skabe klarhed om, at anlægsloven således udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, opførelse af de varige installationer mv. og for udførelse af afværgeforanstaltninger efter § 6, foreslås det i § 7, at en ræk-

ke konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven, naturbeskyttelsesloven, museumsloven, landbrugsloven og kystbeskyttelsesloven fraviges med anlægsloven.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning er ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og natur- og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af transportministeren, og i praksis af Vejdirektoratet, i anlægsprojektet efter reglerne i anlægsloven. Anlægsprojektet skal gennemføres efter anlægslovens bestemmelser og i overensstemmelse med bemærkningerne til lovforslaget samt inden for rammerne af disse vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Påvirkningen som følge af de natur- og miljømæssige og landskabsmæssige virkninger af de fysiske arbejder og indgreb, som anlægsloven indebærer, er indgående beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, herunder i den udarbejdede VVM-redegørelse mv. og vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder.

Særligt i forhold til naturhensyn bemærkes, at der i VVM-redegørelsen mv. er beskrevet en række konkrete afværgeforanstaltninger, som iværksættes i nødvendigt omfang for at sikre hensynet til naturområder og fugle og andre dyrearter, herunder disses raste- og yngleområder, jf. afsnit 7.3.1 i de almindelige bemærkninger. Det foreslås på den baggrund i § 6, at Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger som følge af anlægsprojektet af hensyn til yngle- og rasteområder for arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse. Vejdirektoratet udfører endvidere afværgeforanstaltninger for at modvirke, at fugle eller arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden og af hensyn til fugles æg og reder. Vejdirektoratet udfører endelig afværgeforanstaltninger af hensyn til naturbeskyttelsen i øvrigt.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger og de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, samt § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lov om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektivs art. 5 og habitatdirektivs art. 12. Der henvises til forslaget til §§ 7 og 8 og bemærkningerne hertil.

Vejdirektoratet har som nævnt ved udførelsen af anlægsprojektet ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og de rammer for projektet, der fremgår af vurderingen af de miljømæssige konsekvenser. Transportministeren fører tilsyn hermed.

Den øvrige natur- og miljølovgivning gælder fortsat for anlægsprojektet, i det omfang disse love og bestemmelser ikke udtrykkeligt er fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov. Det gælder bl.a. bestemmelser om anlægsarbejdernes udførelse i byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb, lov om miljøbeskyttelse, råstofloven, lov om jagt og vildtforvaltning mv. samt regler udstedt i medfør af disse love.

Det forhold, at den almindelige lovgivning fortsat gælder for anlægsprojektet i vidt omfang, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet mv. samt deres entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som ikke udtrykkeligt er fraveget i §§ 7 og 8, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud mv. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som på trods af anlægsloven fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have potentielt vidtrækkende betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

Efter lovgivningen vil de pågældende afgørelser endvidere kunne påklages til bl.a. Natur- og Miljøklagenævnet, og en sådan klage vil i nogle tilfælde have eller kunne tillægges opsættende virkning for anlægsprojektet. Klagesager kan derfor indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse, hvilket ikke alene har betydning for Storstrømsprojektet, men også kan få betydning for ibrugtagningen af jernbaneforbindelsen mellem Tyskland og København, som både Femern Bæltforbindelsen og den ny Storstrømsbro er en del af.

Det foreslås derfor i § 9, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb, dog undtagen kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse og lov om råstoffer samt regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Samtidig gives der mulighed for, at Vejdirektoratet kan indbringe kommunalbestyrelsernes afgørelser for transportministeren, hvis Vejdirektoratet er uenig i den trufne afgørelse, jf. forslaget til § 9, stk. 2. Transportministeren vil – som øverste ansvarlig for anlægsprojektet – have en konkret viden om rammerne for projektet, 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 stk. 1 nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet, jf. § 9, stk. 3.

Bestemmelsen vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder mv. til brug for selve anlægsprojektet. Når anlæggene er opført, og projektet afsluttet, finder bestemmelsen ikke anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for afgørelser efter de nævnte bestemmelser. Forslaget ændrer endvidere 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. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønmæssige beføjelser, og hvor der ud over hensynet til miljøbeskyttelse efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt. Dette kriterium vil trans-

portministeren i givet fald også kunne lægge tilsvarende vægt på ved behandling af klagesager eller sager, hvor ministeren har overtaget kompetencen.

Der foreslås 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.

Der henvises i øvrigt til forslaget til § 9 og bemærkningerne hertil.

3.7.3.2. Adgang til at regulere visse forureninger og gener fra anlægsprojektet

3.7.3.2.1. Gældende ret

Gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 vil give anledning til en lang række aktiviteter, som vil være omfattet af miljøbeskyttelsesloven. Navnlig anlæggelsen af land-anlæggene kan give anledning til vibrationer, støj og støv. Disse aktiviteter er som udgangspunkt undergivet kommunernes kompetence efter miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf.

3.7.3.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Det er udgangspunktet, at miljøbeskyttelsesloven skal finde anvendelse på anlægsprojektet.

Gennemførelsen af anlægsprojektet vil blive tilrettelagt således, at projektet ikke påfører omgivelserne unødige miljømæssige gener. I forbindelse med anlægsaktiviteternes udførelse vil det dog næppe kunne undgås, at der i perioder vil blive påført omgivelserne eksempelvis støj, der vil kunne opleves som generende af omgivelserne. Erfaringen fra andre store anlægsprojekter viser, at reglerne kan indebære risiko for store forsinkelser for anlægsprojektets færdiggørelse med store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge, og i givet fald kan der vise sig et behov for at håndtere problemerne på anden vis end forudsat ved den almindelige miljøretlige regulering.

Det bør sikres, at anlægget af en ny Storstrømsbro sker på en måde, hvor støj og andre gener begrænses mest muligt, og hvor naboerne til byggeriet har mulighed for passende kompenserende foranstaltninger, f.eks. i form af støjisoleringsring eller mulighed for at søge væk fra generne og den potentielt sundhedsfarlige belastning, der ligger heri. Det er imidlertid ikke muligt at gennemføre et anlægsprojekt af denne størrelse uden at påføre naboer til byggeriet gener, og det kan derfor vise sig vigtigt at kunne skabe sikre retlige rammer for naboer til byggeriet, så de har kendskab til – og kan træffe dispositioner i overensstemmelse med – hvordan de er stillet i forhold til støjniveau og andre gener, forurening, erstatninger, genhusningsmuligheder mv.

Lovforslagets § 10 indebærer, at transportministeren får mulighed for efter en konkret vurdering at fastsætte regler om den forurening og de gener, som måtte opstå som følge af arbejder forbundet med gennemførelse af anlægsprojektet. I sådanne tilfælde finder miljøbeskyttelseslovens regler og de regler, der er udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet efter disse regler, ikke anvendelse på anlægsprojektet. Transportministeren vil i de tilfælde, hvor hjemlen ud-

nyttes, i stedet regulere forholdene i medfør af anlægsloven. I de tilfælde, hvor anlægsaktiviteter under hensyntagen til projekternes økonomi og fremdrift skal udføres, og samtidig indebærer, at de naboretlige tålegrænser uagtet afværgeforanstaltninger overskrides i væsentlig grad, vil der blive ydet kompensation, jf. forslaget til § 11.

Bestemmelsen kan navnlig være aktuel i situationer, der reguleres af miljøbeskyttelseslovens § 42. Miljøbeskyttelseslovens § 42 indeholder en generel adgang for de kommunale myndigheder til efter en konkret vurdering at vedtage et påbud om, at forurening, herunder støj eller støv, skal nedbringes. Det kan dog ikke udelukkes, at der vil være andre tilfælde eller situationer, hvor det vil være nødvendigt for projektets færdiggørelse, at § 10 bringes i anvendelse, f.eks. i tilfælde af, at der skal støbes broelementer i Nakskov Havn, hvilket bl.a. skal have en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5.

Med transportministerens udstedelse af regler efter forslaget til § 10, stk. 1, vil det være muligt at ændre den regulering af forureningen og generne fra anlægsprojektet, der måtte blive fastsat på disse måder, jf. § 10, stk. 2.

Transportministerens adgang til at regulere den maksimalt tilladte forurening og gener fra anlægsprojektet efter § 10 tænkes udmøntet i grænseværdier, men således at reglerne er specifikt rettet mod anlægsprojektet. Grænseværdierne vil i udgangspunktet blive udtrykt ud fra den metodik, der følger af de almindelige regler.

Grænseværdierne for anlægsprojektet vil så vidt muligt basere sig på kendte vejledende maksimale grænseværdier fra bl.a. Miljøstyrelsen, men bestemmelsen åbner for, at der kan gives adgang til fravigelser, f.eks. således at der i forhold til støj kan arbejdes med udvidet arbejdstid. Hvor en evt. lokal forskrift eller et påbud eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, gør den foreslåede bestemmelse det muligt, at anlægsarbejdet ved transportministerens afgørelse eller regeludstedelse kan prioriteres højere end hensynet til de lokale interesser, som normalt vil blive varetaget i medfør af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf. Dette kan indebære, at principperne i miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser og den dertil knyttede retspraksis ved transportministerens udnyttelse af hjemlen i lovforslagets § 10 fraviges eller tillægges mindre vægt til fordel for disse hensyn. Transportministeren hører i relevant omfang Sundhedsstyrelsen og Miljøministeriet samt offentligheden, inden der udstedes regler efter den foreslåede bestemmelse.

Den forurening og de gener, der følger af anlægsprojektet, skal ligge inden for det, der er vurderet i den eksisterende vurdering af de miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet, jf. § 2, medmindre der tillades en projektændring efter reglerne i §§ 3 og 4.

Bestemmelsen i § 10, stk. 2, indebærer, at i det omfang transportministeren udsteder regler, overgår byggepladserne til at være reguleret af disse regler. Miljøbeskyttelsesloven og regler samt afgørelser, dvs. påbud, forbud og dispensationer, udstedt i medfør heraf finder ikke længere anvendelse

på de omfattede forureninger og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt af transportministeren. Det kan som nævnt bl.a. betyde, at vilkår i en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 ikke finder anvendelse, hvis det, der er genstand for vilkåret, er reguleret i regler udstedt efter forslaget til § 10, stk. 1.

De udstedte regler skal overholdes af Vejdirektoratet og deres entreprenører. Der kan blive fastsat regler om, at entreprenørerne for egen regning skal gennemføre egenkontrol i form af målinger, beregninger mv., eller lade egenkontrollen gennemføre af autoriserede sagkyndige samt indberette sådanne målinger mv. til kommunerne som tilsynsmyndigheder eventuelt efter regler i miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven.

Der kan endvidere blive fastsat regler om tilsyn og håndhævelse, herunder straf, og det er hensigten, at tilsyn og håndhævelse i form af påbud og forbud som hidtil skal foretages af kommunerne, evt. efter reglerne i eller udvalgte regler fra miljøbeskyttelseslovens kapitel 9.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 10 nedenfor.

Efter naboretlige regler skal naboer til fast ejendom have erstatning, hvis de udsættes for gener og ulemper, der overstiger, hvad der må tåles som led i den almindelige samfundsudvikling. Lovforslaget lægger op til, at der kan indføres en lovbestemt kompensationsordning til beboere og sommerhusejere, som udsættes for gener, der er større, end hvad miljøbeskyttelsesloven og reglerne udstedt i medfør heraf normalt tillader, hvis der fastsættes regler efter § 10.

Kompensationsordningen vil være et tilbud til naboerne. Transportministeren kan omvendt fastsætte i reglerne, at kompensation efter lovforslagets regler kun kan modtages, hvis beboeren frivilligt går med til at opsig eventuelle eksisterende aftaler. De fastsatte regler efter § 10 påvirker i øvrigt ikke anvendelse af de almindelige erstatningsretlige regler for forhold, der ikke er omfattet af de fastsatte regler.

I praksis vil en kompensationsordning skulle administreres sådan, at Vejdirektoratet vil skulle orientere de relevante naboer om miljøreglerne fastsat i medfør af den foreslåede § 10 og om den tilknyttede kompensationsordning efter § 11. Der foretages endvidere i relevant omfang offentlig annoncering af kompensationsordningen på hjemmesider eller lignende. Orientering til dem, der vurderes at være berettiget til kompensation, sker ved individuelle henvendelser. Det er Vejdirektoratet, der fremsender de konkrete tilbud om kompensation til beboeren efter nærmere regler. Derudover vil der blive fastsat regler om afgivelse af oplysninger, herunder med henblik på udbetaling. Det er tanken, at kompensationen udbetales på baggrund af tilbuddet, hvis det er udtrykkeligt accepteret af beboeren. Retten til kompensation følger som sådan ikke af den indgåede aftale, idet det fortsat er transportministerens regler fastsat i medfør af den foreslåede bestemmelse i § 11, der er grundlaget for den kompensation, som beboeren er berettiget til.

Udbetalingen af kompensation sker med lige stor del til hver beboer i en husstand. Kompensationen vil som ud-

gangspunkt skulle udbetales til beboerens NemKonto. Kompensationen udbetales normalt i den måned, som kompensationen vedrører. Der kan dog ske en højere forudbetaling. F.eks. vil den første udbetaling normalt omfatte 3 måneders kompensation forud. Der kan blive fastsat regler om, at beboerne skal orientere Vejdirektoratet, hvis boligen fraflyttes.

Hvis beboeren meddeler Vejdirektoratet, at beboeren ikke kan acceptere det fremsendte tilbud om kompensation, eller hvis der opstår uenigheder om en kompensationsaftale, skal Vejdirektoratet oversende sagen til behandling i Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne. Ekspropriationskommissionen træffer herefter afgørelse i sagen efter reglerne i ekspropriationsprocesloven med de lempelser, der følger af lovforslagets § 11, stk. 1-2.

Selvom en sag oversendes til ekspropriationskommissionen, er det hensigten, at Vejdirektoratet fortsat udbetaler kompensation i overensstemmelse med tilbuddet eller aftalen, indtil kommissionens afgørelse foreligger. Ekspropriationskommissionen skal behandle sagen efter denne lov og de regler om kompensation, som transportministeren forventes at udstede efter den foreslåede § 11, stk. 1 og 2. Ekspropriationskommissionen er ikke bundet af tilbuddet til naboerne eller en indgået aftale og foretager en bedømmelse ud fra de faktiske omstændigheder og reglerne udstedt af transportministeren.

Lovforslaget indebærer, at transportministeren kan fastsætte regler om beboeres adgang til genhusning finansieret af projektet. Genhusning vil som udgangspunkt kunne komme på tale for beboere, der er særlig udsat, eller beboere med særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbredsmaessige eller særlige familiemaessige forhold.

Fremgangsmåden ved genhusning forventes overordnet set at være den, at beboeren retter henvendelse til Vejdirektoratet med et forslag til en passende erstatningsbolig, som beboeren selv har fundet. Boligen skal som udgangspunkt være sammenlignelig med den hidtidige bolig i størrelse, beliggenhed og pris. Udgifterne til en erstatningsbolig må som udgangspunkt ikke overstige den kompensation, som beboeren ville være berettiget til i egen bolig. Transportministeren kan fastsætte, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen skal anvise en erstatningsbolig, hvis beboeren ikke selv kan finde en egnet erstatningsbolig.

Hvis Vejdirektoratet kan acceptere beboerens forslag til erstatningsbolig, indgås en genhusningsaftale. Hvis ikke det er muligt at opnå enighed mellem beboeren og Vejdirektoratet, og beboeren ønsker at fastholde sit eget forslag, skal Vejdirektoratet indbringe sagen inklusive beboerens sidste forslag for ekspropriationskommissionen, der herefter træffer afgørelse.

Den foreslåede genhusningsordning vil i det hele træde i stedet for de potentielt tvangsmæssige regler om genhusning efter kondemnering af sundheds- og brandfarlige boliger eller opholdsrum mv. efter byfornyelsesloven, jf. kapitel 9, og §§ 105 og 107. Forslaget til § 11, stk. 6, indebærer således, at byfornyelseslovens kapitel 9 ikke finder anvendelse for så vidt angår støj fra anlægsprojektet. Det betyder bl.a., at

kommunalbestyrelserne ikke har pligt til at føre tilsyn med ejendommene på grund af forurening og gener fra byggeriet, jf. byfornyelseslovens § 75, ligesom kommunalbestyrelsen ikke kan nedlægge forbud mod beboelse (kondemnering), jf. byfornyelseslovens § 76. Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyelseslovens regler i øvrigt, og loven finder fortsat anvendelse f.eks. ved brandfare.

Lovforslagets § 11, stk. 2, indebærer endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om ejeres adgang til at kræve deres bolig overtaget af Vejdirektoratet i forbindelse med, at der åbnes for at fastsætte regler om forurening og gener som følge af anlægsprojektet, jf. § 10. Transportministeren kan bl.a. fastsætte regler om, at ejeren af en beboelsesejendom, herunder en ejer- eller andelslejlighed, der er udsat for en given forurening eller gene, kan anmode Vejdirektoratet om at købe boligen til markedsprisen.

Fremgangsmåden vil blive nærmere fastsat i reglerne udstedt af transportministeren efter forslaget til § 11, stk. 2, men det forventes, at Vejdirektoratet efter anmodning fra ejeren indhenter en skriftlig vurdering af ejendommens værdi i handel ogandel (markedspris) fra en uafhængig, statsautoriseret ejendomsmægler og valuar. Vejdirektoratet fremsætter herefter et tilbud om overtagelse af ejendommen til ejeren bilagt vurderingen. Hvis ejeren ikke kan acceptere værdiansættelsen, kan vedkommende forlange sagen indbragt for ekspropriationskommissionen. Ønsker ejeren i sidste ende ikke at få overtaget sin bolig på baggrund af prisfastsættelsen, er ejeren ikke forpligtet hertil.

Der fastsættes nærmere regler om, at overtagelse ikke kan kræves af beboeren, hvis der er indgået aftale eller truffet afgørelse om kompensation eller genhusning, ligesom overtagelse vil kunne afskære beboeren fra senere at modtage kompensation eller søge genhusning. Overtagelse forudsætter endvidere, at Vejdirektoratet lovligt kan købe den pågældende bolig, hvilket udelukker visse boliger (andelsboliger, almene boliger) afhængigt af de regler og vedtægter, der gælder for den enkelte bolig. Der indføres ikke adgang til, at Vejdirektoratet ved ekspropriation får hjemmel til at tilside-sætte vedtægtsbestemmelser i ejer- og andelsboligforeninger for at opnå overtagelse. I givet fald må beboeren benytte muligheden for genhusning eller kompensation. Ved overtagelsen overtager Vejdirektoratet den pågældende ejendom til eje og kan gensælge ejendommen på et senere tidspunkt. Eventuelt tab eller avance ved et senere salg er beboeren uvedkommende.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 11 og bemærkningerne hertil.

3.7.3.3. Særligt om havbundsmaterialer mv.

3.7.3.3.1. Gældende ret

Miljøbeskyttelseslovens kapitel 6 om affald og regler udstedt i medfør heraf regulerer bl.a. håndteringen af havbundsmaterialer, herunder kommunalbestyrelsens kompetence til at afgøre, om et stof eller en genstand er affald.

3.7.3.3.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Som led i anlægsprojektet skal havbunden i flere områder uddybes, og der skal som led heri udgraves og uddybes, oplagres og anvendes havbundsmaterialer (sedimenter) i anlægsprojektet.

Der skal udgraves en sejlrende til Orehoved Havn, udgraves arbejdskanaler samt arealer til placering af fundamenter. Mængder og fyldmængderne er behæftet med usikkerhed alt efter udførelsesmetode og endelig udformning af projektet, især da behovet for uddybning af arbejdskanaler og genopfyldning af disse endnu ikke er afklaret. De eksakte mængder afhænger af detailprojekteringen af anlægget.

På vand forventes der udgravet ca. 200.000 m³ materiale ved nye bropiller og ca. 77.500 m³ materiale forventes udgravet til ny sejlrende til Orehoved havn. Til adgangskanaler forventes med de angivne forudsætninger udgravet ca. 597.000 m³ materiale. Der forventes tilført ca. 200.000 m³ friktionsfyld.

I forbindelse med afgravning af havbundsmaterialer til bropillefundamenter, arbejdskanaler og sejlrende til Orehoved Havn er det i vurderingen af konsekvenserne for miljøet forudsat, at overskydende sediment vil blive bortskaffet ved klappning (deponering) på Kogrunten Klappblads, der ligger i Smålandsfarvandet nord for Falster.

I det videre arbejde med projektet vil der også blive arbejdet med mulighederne for anvendelse af overskudsmaterialer i projektet med henblik på at minimere forbruget af råstoffer og derved fremme nyttiggørelse. Der vil således arbejdes med muligheden for at fylde arealerne op mellem dæmningerne på Falster, hvorved der skabes en ny strandeng. De endelige mængder og muligheder for løsninger afhænger af en kommende optimering af projektet samt af en kommende entreprenørs valg af arbejdsmetoder.

Ligeledes er de to lokale havne interesseret i en dialog om muligheden for at aftage opgravet materiale som led i en evt. udvidelse af havneområder.

Opgravet havbundsmateriale kan være omfattet af affaldsdefinitionen, jf. artikel 3, stk. 1, nr. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF om affald (affaldsdirektivet) og § 2, stk. 1, i bekendtgørelse om affald (affaldsbekendtgørelsen). Det er kommunalbestyrelsen, der i medfør af affaldsbekendtgørelsens § 4, stk. 1, afgør, om et stof eller en genstand er affald.

På baggrund af en foreløbig vurdering anslås det, at omkring 5 procent af sedimenterne – det vil sige tørv og gytjen samt sand- og lerarter med ringere geotekniske egenskaber – som udgangspunkt vil blive klassificeret som affald efter den danske affaldsbekendtgørelse.

Langt hovedparten af det opgravede materiale (ca. 95 %), som fortrinsvis forventes at bestå af sand og ler med gode tekniske egenskaber, der bevirker, at det kan anvendes i f.eks. anlæg på land som erstatning for primære råstoffer., vurderes derimod ikke at være affald, men et biprodukt, jf. affaldsdirektivets artikel 5 og affaldsbekendtgørelsens § 2, stk. 2.

De ca. 5 % af materialet, som vurderes at være affald, kan anvendes til landopfyldning mellem de to dæmninger på Falster under forudsætning af, at det er ufarligt. Denne anvendelse betyder, at materialet dermed er undtaget fra affaldsdirektivets anvendelsesområde, jf. direktivets artikel 2, stk. 3. Heraf fremgår, at direktivet ikke omfatter sedimenter, der flyttes inden for overfladevand med henblik på bl.a. landindvinding, hvis det bevises, at sedimenterne er ikke-farlige. Bestemmelsen i affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3, er imidlertid ikke gennemført i dansk ret.

Det foreslås derfor i § 8, at affaldsreglerne i kapitel 6 i lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf ikke finder anvendelse på havbundsmaterialer, som flyttes inden for overfladevand med henblik på landindvinding, når materialerne ikke er farlige. Det forhold, at materialerne under disse omstændigheder ikke udgør affald, bevirker, at der f.eks. heller ikke kan blive tale om, at anvendelsen af materialerne kræver miljøgodkendelse efter kapitel 5 i miljøbeskyttelsesloven mv.

Bestemmelsen gælder kun ufarlige havbundsmaterialer. Farligt affald er defineret i affaldsdirektivets artikel 3, nr. 2, og affaldsbekendtgørelsens § 3, nr. 22. Transportministeren kan efter § 8, stk. 2, fastsætte nærmere regler om, hvad der udgør ufarlige havbundsmaterialer.

I det omfang havbundsmaterialet ikke er omfattet af forslaget til § 8, vil materialet skulle behandles efter de almindelige regler. Det vil i så fald bl.a. betyde, at dele af materialet er omfattet af affaldsreglerne, og at der efter omstændighederne kan være krav om en miljøgodkendelse til oplagring eller deponering af materialet. Der er endvidere efter havmiljøloven og bekendtgørelse nr. 32 af 7. januar 2011 om dumpning af optaget havbundsmateriale (klapbekendtgørelsen) krav om tilladelse til klapning.

Efter reglerne i miljøbeskyttelseslovens §§ 19 og 27 kan landopfyldningen samt anvendelsen af havbundsmaterialerne endvidere kræve kommunalbestyrelsens tilladelse, hvis de indeholder forurenende stoffer. Efter miljøbeskyttelseslovens § 19 må stoffer, produkter og materialer, der kan forurene grundvand, jord og undergrund, ikke uden tilladelse nedgraves i jorden, udledes eller oplægges på jorden eller afledes til undergrunden. Efter miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 1, må stoffer, der kan forurene vandet, ikke tilføres vandløb, søer eller havet, ligesom sådanne stoffer ikke må oplægges således, at der er fare for, at vandet forurenes. Det følger endvidere af denne lovs § 27, stk. 2, at stoffer, der er aflejrede i havet, ikke uden tilladelse må påvirkes, så de kan forurene vandet.

De foreliggende miljømæssige undersøgelser viser, at de havbundsmaterialer, der fremkommer ved udførelsen af arbejderne i anlægsprojektet, ikke vil være forurenede, og det vurderes derfor, at der formentlig ikke vil være krav om tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens §§ 19 og 27 til henholdsvis landopfyldning og anvendelse på land. Hvis enkelte dele af havbundsmaterialerne alligevel viser sig at være forurenede, finder miljøbeskyttelseslovens §§ 19 og 27 samt efter omstændighederne jordforureningsloven anvendelse. For afgørelser truffet efter miljøbeskyttelseslovens § 19, stk.

1, og § 27, stk. 2 og 3, finder forslaget til § 9 (afskæring af klageadgang) anvendelse.

Endelig vil nyttiggørelse af havbundsmaterialer kræve tilladelse efter råstoflovens kapitel 4. Anden råstofindvinding uden for projektområdet vil kræve en tilladelse efter bl.a. råstofloven. Indvinding af sand og grus til brug for projektet forventes at kunne ske i et bygherreområde, der reserveres med henblik på råstofindvinding (Kriegers Flak), hvor Vejdirektoratet forventes at indvinde råstoffer efter tilladelse fra miljøministeren (Naturstyrelsen). Der henvises til afsnit 7.8.1.

Det er således ikke hensigten, at der skal indvindes råstoffer i de områder, som i medfør af råstofloven er udpeget som fællesområde. Indvinding i fællesområde bør alene ske, hvis der opstår behov for særlige kvaliteter af råstoffer, som ikke findes i bygherreområderne. I givet fald skal indvindingen ske i så begrænset omfang som muligt. Vejdirektoratet tager kontakt til de relevante myndigheder med henblik herpå, hvis det bliver aktuelt at indvinde fra fællesområderne.

3.7.4. Overvågning, tilsyn og håndhævelse mv.

Transportministeren fører tilsyn med, at anlægsprojektet gennemføres med hjemmel i anlægsloven, herunder i overensstemmelse med VVM-redegørelsen samt det overvågningsprogram, der er beskrevet i Miljøvurdering, Rapport 517. I udgangspunktet er det Vejdirektoratet, der er ansvarlig for at sikre, at projektet gennemføres i overensstemmelse med anlægsloven. Det gælder bl.a. også i forhold til de i § 6 nævnte afværgeforanstaltninger, herunder med, at den forudsatte erstatningsnatur udvikler sig og plejes frem til erstatningsformålet er opfyldt.

Med forslagens §§ 7 og 8 undtages arbejder i anlægsprojektet fra regler i den almindelige natur- og miljølovgivning. Dette gælder imidlertid kun så længe de pågældende arbejder sker som led i gennemførelsen af projektet, dvs. med hjemmel i anlægslovens § 1, herunder i overensstemmelse med projektbeskrivelsen i forarbejderne og VVM-redegørelsen. Hvis Vejdirektoratet gennemfører arbejder, der ikke er en del af denne beskrivelse af anlægsprojektet, finder den almindelige natur- og miljølovgivning, herunder regler om tilsyn, håndhævelse og straf, anvendelse, medmindre der om fornødent er tilladt en projektændring efter forslaget til §§ 3-4, jf. § 12.

De normale tilsynsmyndigheder vil kunne meddele Vejdirektoratet og i praksis deres entreprenører påbud mv. efter de almindelige regler, jf. dog § 9, hvis arbejdet ikke udføres i overensstemmelse med VVM-redegørelsen mv., og som samtidig udgør en overtrædelse af den almindelige lovgivning, der fortsat finder anvendelse for projektet. Et eksempel på en sådan situation er, at et arbejde udføres i strid med forudsætningen bag § 6 om, at anlægsprojektet ikke – med de forudsatte afværgeforanstaltninger beskrevet i VVM-redegørelsen mv. - vil indebære en overtrædelse af reglerne i naturbeskyttelseslovens § 29 a, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, eller § 6 a, stk. 1 og 2, eller § 7 i lov om jagt og vildtforvaltning.

For at kunne følge med i, at de beskrevne indsatser i forhold til naturbeskyttelse har den ønskede effekt, er der udarbejdet et forslag til overvågningsprogram for overvågning af effekter fra veje og natur. Overvågningen vil gøre det muligt at identificere uforudsete negative miljøpåvirkninger på et tidligt trin og om nødvendigt iværksætte afhjælpende foranstaltninger. I tilknytning hertil skal overvågningsprogrammet klarlægge, om projektets belastninger er som antaget i miljøvurderingen. Overvågningsprogrammet baseres på konklusionerne i Miljøvurdering, Rapport nr. 517, herunder afværgeforanstaltninger, og de forventede væsentlige indvirkninger på miljøet. Overvågningsprogrammet for de væsentligste miljø- og naturmæssige konsekvenser af anlægs- og nedrivningsarbejdet gennemføres i samarbejde med relevante myndigheder.

3.8. Støjreducerende foranstaltninger

Ved Brovænget på Falster etableres støjafskærmning i form af en skærm el. jordvold. Støjafskærmningen forudsættes at være 3 meter høj og placeret langs Storstrømsvej i en længde af ca. 350 meter.

Boliger belastet over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for jernbanestøj fra det færdige broprojekt tilbydes facadeisolering. Udgiften til facadeisolering afholdes af projektet som en del af anlæggets samlede anlægssum. Ordningen vil omfatte i størrelsesordenen 23 boliger.

Tilbuddet om facadeisolering af de enkelte boliger baseres på en række kriterier, der tager udgangspunkt i den praksis, der benyttes af Banedanmark i forbindelse med anlæg af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Den endelige udformning af støjreducerende foranstaltninger fastlægges først i forbindelse med detailprojekteringen.

3.9. Vej- og jernbaneudstyr

Vejanlægget udstyres med vejtavler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr, busstopsteder, vintervarslingsudstyr mv. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

Jernbaneanlægget udstyres med sikringsanlæg og kørestrømsanlæg.

3.10. Vej- og baneafvandning

Overfladevand fra broen afledes via afløb til broens underside, hvorfra det falder ned i Storstrømmen. Afvandingsystemet på Masnedø forventes at blive etableret med to udløb mod nord til Masnedø Sund for henholdsvis vej og jernbane. Mod syd etableres et udløb til Storstrømmen.

Ved landanlægget på Falster afvandes vej og jernbane på vestsiden til Storstrømmen og på østsiden via en eksisterende afvandingsgrøft ligeledes til Storstrømmen. Der udføres bundfældningsbassiner i henhold til gældende regler.

Den endelige udformning af afvandingsystemet fastlægges først i forbindelse med detailprojekteringen.

3.11. Nedrivning af den eksisterende bro

Den eksisterende Storstrømsbro er fra 1937. Broen skal nedrives, når den nye Storstrømsbro er opført. Nedrivningen forventes at foregå ved at nedtage broen i dele, som sejles væk til nyttiggørelse, og ved at sprænge bropillerne. Eksisterende vej- og baneanlæg fjernes på hele strækningen. Den endelige metode til nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro vil dog først blive afklaret i forbindelse med et kommende udbud af projektet og entreprenørernes efterfølgende tilbud.

Der vil ske en genetablering både på havbunden og landjorden omkring broens landfæster og dæmninger. Dæmningen på Masnedø vil blive liggende. I forhold til dæmningerne på Falster er der i VVM-undersøgelsen undersøgt to scenarier for den del af den eksisterende dæmning, som går ud i Storstrømmen (nord for kystlinjen). Udgangspunktet er, at dæmningen forbliver uberørt, og at den over 15 m høje dæmningsspids vil blive efterladt i fuld højde. Eksisterende vej- og baneanlæg vil blive fjernet i nødvendigt omfang. Muligheden for at fjerne dæmningen ned til stenglaciset (ca. 4 m over havniveau), hvilket vil forbedre udsigten fra kysten og skabe en bedre sammenhæng i landskabet, er dog også undersøgt, jf. afsnit 3.4 i de almindelige bemærkninger.

Nedrivningen af den nuværende bro vil ske inden for en afgrænset periode og går først i gang, når den nye Storstrømsbro er anlagt og taget i brug.

Der er tre mulige scenarier vedr. håndtering af betonbrokker fra sprængningerne:

- Det sprængte materiale efterlades jævnet ud på havbunden. Søfartsstyrelsen har dog gjort opmærksom på, at styrelsen på det foreliggende grundlag ikke kan acceptere en reduktion af vanddybderne. Hvis der skal efterlades brokker på havbunden eller arbejdes med reduktion af vanddybderne, kræver Søfartsstyrelsen, at der udarbejdes en analyse af betydningen af dette for sejladsikkerheden.
- Sprængt materiale bjærges (opsamles med f.eks. stenfisker) og anvendes som erosionsbeskyttelse omkring bropillerne på den nye bro.
- Det sprængte materiale bjærges i land, hvor det nedbrydes og genanvendes.

Det vurderes, at de lokale ændringer af strømforholdene og den øgede erosion, som kan opstå som følge af at efterladte fundamentplader, mindre dele af bropiller og betonbrokker fra sprængningerne af den eksisterende bro, vil være ubetydelige i forhold til den lokale erosion, der allerede er sket omkring de eksisterende bropiller.

Efterlades dele af bropillerne eller betonbrokker fra sprængningerne, kan dybden gennem Storstrømmen blive reduceret afhængigt af, hvor stor en del af bropillerne der efterlades. Såfremt dybden planlægges reduceret, vil der blive gennemført en analyse heraf, og Søfartsstyrelsen vil blive inddraget i en vurdering af de fremtidige dybdeforhold. Ændringer af strømningstværsnittet og dermed ændringer i vandgennemstrømningen vil være ubetydelig. De sprængte

betonbrokker kan fungere som erosionsbeskyttelse omkring fundamentpladerne.

Alle de planlagte ændringer af havbunden vil være lokale og marginale i forhold til det samlede strømningstværsnit i Storstrømmen og vil derfor ikke påvirke de generelle hydrauliske forhold i Storstrømmen. Specifikt for arbejdskanalerne gælder, at de ikke ad naturlig vej vil blive ført tilbage til den oprindelige dybde og sedimenttype.

Det vil i forbindelse med projektets videre detaljering blive afklaret, hvordan udformning og opfyldning af hullerne kan udføres, så iltsvind undgås, og reetablering af ålegræs kan sikres.

3.12. Naboarealer

På Masnedø er der udlagt et større havne- og erhvervsområde på den nordlige del af øen. I dette område ligger Masnedø Gartneri. Broanlægget gennemskærer knap halvdelen af gartneriets eksisterende drivhuse. På ejendommen er der i alt ca. 150.000 m² drivhuse, hvor der i dag foregår produktion af tomater og agurker. Ellers forventes kun mindre inddragelse af yderligere arealer, eksempelvis mellem den eksisterende jernbane og Brovejen.

På Falster er der både boliger og erhverv ved Orehoved langs den eksisterende Storstrømsvej / Storstrømsbroen. Der er to erhvervsjendomme på Falster, som bliver direkte berørt af anlægget. Der vil blive anlagt en ny dæmning ud i Storstrømmen, som vil påvirke udsigten over vandet for boligerne på Brovænget omkring rundkørslen ved Storstrømsvej, Orehoved Langgade, Kastanjevej, Ahornvej mm.

3.13. Plan- og beskyttelsesforhold

Gennemførelse af anlægsprojektet kræver som udgangspunkt tilladelser og dispensationer i henhold til gældende lovgivning om plan- og beskyttelsesforhold fra de ansvarlige myndigheder (Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Kulturstyrelsen, Kystdirektoratet, Guldborgsund Kommune, Vordingborg Kommune og evt. Lolland Kommune).

Ved vedtagelse af et projekt ved en anlægslov kræver gennemførelsen af projektet ikke fysisk planlægning efter planloven, hvorfor reglerne om kommune- og lokalplaner ikke er gældende. Det er således ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projektet.

Anlægsloven med visse fravigelser fra miljølovgivningen udgør i kombination med afgørelser, herunder tilladelser fra konkrete kommuner, det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, opførelse af de varige installationer mv. og for udførelse af afværgeforanstaltninger.

Etablering af vej- og broanlægget vil medføre konsekvenser for strandbeskyttelseslinjen. Det færdige vej- og broanlæg i drift vurderes ikke at have indflydelse på Natura 2000-områder.

Vej- og broanlægget går primært gennem områder med drikkevandsinteresser og i mindre grad gennem områder med særlige drikkevandsinteresser.

Nødvendige tilladelser og dispensationer til gennemførelse af vej-, bro-, og jernbaneanlægget efter naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven, museumsloven mv. vil skulle gives af de berørte kommuner samt statslige myndigheder, medmindre krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation er fraveget som følge af lovforslagets § 7.

De øvrige konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, herunder dispensationer fra gældende lovgivning, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget.

3.14. Ekspropriation, arkæologiske forundersøgelser, gæstprincipper mv.

Af grundlovens § 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.

Med de foreslåede bestemmelser skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til ved ekspropriation at erhverve de øvrige fornødne arealer og rettigheder til etablering af en Storstrømsbro med tilhørende landanlæg og jernbanelandanlæg. Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer mv. enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre anlægsprojektet.

Ekspropriationerne i henhold til lovforslaget sker som udgangspunkt efter reglerne herom i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. For så vidt angår disse ekspropriationer foretager Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne en tilbudsstående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på etablering af en Storstrømsbro med tilhørende landanlæg og jernbanelandanlæg, som har væsentlig samfundsmæssig betydning, herunder pga. sammenhængen med Femern Bælt-forbindelsen. Ekspropriationer til dette formål vurderes på den baggrund at opfylde kriteriet om almenvellet efter grundlovens § 73.

Omfanget af de tilsigtede ekspropriationer er belyst gennem behandlingen af anlægsprojektets arealanvendelsesbehov, som fremgår af VVM-materialet for de i § 1 nævnte anlæg samt nedenfor.

De ordinære ekspropriationer kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægslov, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detailprojekt, og ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser. Det afklares senere i projektet, hvorvidt ekspropriationer i forbindelse med nedrivning af den eksisterende bro gennemføres på et senere tidspunkt i forbindelse med dette projekt.

Der kan forekomme situationer, hvor det efter anmodning fra ejeren vil være hensigtsmæssigt at ekspropriere en ejendom før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer; de såkaldte fremrykkede ekspropriationer. Et eksempel på en sådan situation kan være, at ejeren af en ejendom, der med stor sandsynlighed skal totaleksproprieres som følge af anlægget af økonomiske eller sociale årsager, f.eks. sygdom, alder, familieførgelse, arbejdssituation mv., har behov for at afhænde sin ejendom. Da det kan være umuligt at sælge en ekspropriationstruet ejendom på almindelige vilkår, kan fremrykket ekspropriation være nødvendigt.

Erhvervsvirksomheder, der ofte drives i selskabsform, vil normalt ikke kunne opfylde kriteriet om »særlige personlige årsager« og vil derfor alene skulle opfylde kriteriet om at være særligt indgribende berørt af anlægsprojektet for at kunne eksproprieres før detailbesigtigelsen.

Der er derfor indsat en hjemmel til ekspropriation før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer i lovforslaget.

I forbindelse med projektering af nye vej- og jernbaneanlæg eller ændringer af bestående vej- og jernbaneanlæg gennemføres arkæologiske forundersøgelser for at få en indikation af, om der er sandsynlighed for at støde på arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejderne. På baggrund heraf fastlægges det, hvor der i givet fald skal gennemføres egentlige arkæologiske udgravninger.

Hvis det vurderes, at der er behov for at foretage arkæologiske forundersøgelser, er det mest hensigtsmæssigt, at disse undersøgelser gennemføres før detailprojekteringen, og før anlægsarbejderne påbegyndes, så den tid, der anvendes til forundersøgelserne, ikke belaster projektets økonomi eller tidsplan mere end nødvendigt.

De nævnte arkæologiske forundersøgelser og eventuelle udgravninger vil kunne medføre, at f.eks. landbrugsarealer ikke vil kunne benyttes i en kortere eller længere periode. Der er derfor behov for en hjemmel til at kunne foretage disse forundersøgelser, selvom de medfører ulemper for ejerne af de pågældende arealer. Henset til indgrebets omfang er det ikke sikkert, at det er muligt mod erstatning at opnå en frivillig aftale med lodsejeren om at kunne disponere over et givent område. Det skyldes navnlig, at det kan være vanskeligt at blive enige om, hvilken erstatning der skal ydes til lodsejeren, når anlægsmyndigheden ikke har noget alternativ til en frivillig aftale.

Efter den gældende ordning kan de arkæologiske forundersøgelser - hvor der ikke kan indgås en frivillig aftale - kun gennemføres efter besigtigelsesforretningerne, der er et led i ekspropriationsprocessen. Det betyder, at undersøgelserne først kan foretages, når der foreligger en anlægslov med ekspropriationshjemmel for den pågældende strækning.

Det foreslås derfor, at der skabes hjemmel i anlægsloven til, at anlægsmyndigheden kan få foretaget de nævnte arkæologiske undersøgelser, således at disse kan foretages uafhængigt af ekspropriationsprocessen, men således at den private ejer af arealet, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, får fuld erstatning efter reglerne i loven om

fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

De arkæologiske undersøgelser vil søges foretaget, så de er til mindst mulig gene for de berørte grundejere.

Da de arkæologiske undersøgelser i visse tilfælde har karakter af ekspropriation, skabes der med lovforslaget og i overensstemmelse med grundlovens § 73 mulighed for at foretage disse indgreb.

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

Det bemærkes, at Vejdirektoratet normalt ville gennemføre ordinære ekspropriationer efter vejlovens regler herom. Da der i forhold til anlæg af en ny Storstrømsbro også skal foretages ekspropriationer som følge af etablering af jernbaneanlæg, indsættes der foruden hjemmel til fremrykket ekspropriation og foretagelse af arkæologiske undersøgelser også hjemmel til ordinære ekspropriationer samt andre undersøgelser mv., således at der også er hjemmel til at foretage ekspropriationer samt foretage undersøgelser som følge af etableringen af jernbaneanlæg.

Lovforslaget indeholder herunder forslag til, at det er det gældende gæsteprincip, der finder anvendelse på ledningsarbejder i eller ved siden af vejarealet samt på andre arealer i forbindelse med anlægsprojektet.

3.15. Trafikale konsekvenser

3.15.1. Banetrafik

Anlæg af Femern Bælt-forbindelsen, herunder udbygningen af banestrækningen mellem Ringsted og Holeby, vil medføre, at kapaciteten på det danske jernbanenet vil stige. Udbygningen af banestrækningen mellem Ringsted og Holeby omfatter anlæg af et ekstra spor langs den eksisterende bane fra Ringsted til Holeby. Femern Bælt-forbindelsen bliver således en både hurtigere og mere direkte transportrute mellem Skandinavien og kontinentet end de nuværende transportruter for person- og godstog mellem Sverige/Østdanmark over Storbæltforbindelsen og til det europæiske kontinent.

På baggrund af den samfundsøkonomiske analyse fra 5. januar 2015 fra Transportministeriet, forventes det, at der på strækningen over Femern Bælt vil passere 36 passagertog og op til 65 godstog pr. døgn i 2025. Antallet af godstog, der forventes at benytte den faste forbindelse under Femern Bælt, vil i 2022 være 61 godstog pr. døgn stigende til 74 godstog pr. døgn i 2035. For passagertog ses en fordobling af passagerantallet, når forbindelsen åbner. Der forventes i 2022 at være 32 passagertog der benytter den faste forbindelse under Femern Bælt i 2022, stigende til 40 i 2035. Der vil uændret køre 2-3 passagertog i timen i hver retning mellem Nykøbing Falster og København, men nu også i ydertimerne, hvilket medfører, at der vil være op til 80 passagertog i døgnnet over den nye Storstrømsbro i 2035. Der forventes samme mængde godstog på Storstrømsbroen, som der passerer Femern Bælt.

3.15.2. Vejtrafik

Anlæg af en ny Storstrømsbro forventes at medføre, at der i 2025 er en trafikbelastning på ca. 8.000 biler i døgnet på den nye vej over broen. Det er en stigning i trafikken i forhold til 2014, hvor trafikken var ca. 4.800 biler i døgnet.

I Transportministeriets nyere strategiske analyser forudsættes en generel trafikvækst i størrelsesordenen mellem 0,6 % og 1,0 % pr. år i perioden fra 2010 til 2030. Hvis den fremtidige generelle trafikvækst viser sig at blive 0,6 - 1,0 %, nås den beregnede trafikmængde på 8.000 køretøjer pr. døgn på Storstrømsbroen først efter 2025. Med denne lavere vækstprognose svarer fremskrivningen i forundersøgelsen således bedre til en fremtidig situation i 2025 end i 2020.

3.15.3. Trafiksikkerhed

På den nye bro forventes trafiksikkerheden forbedret, idet vejen anlægges i moderne standard med 2 x 3,5 meter brede kørespor i begge retninger og kantbaner. Ikke mindst vil trygheden i forhold til den nuværende smalle bro blive forbedret.

3.15.4. Sejladssikkerhed

Ved design af den nye broforbindelse er der taget højde for, at den fremtidige besejling kan ske under en høj grad af sikkerhed for både materiel og mennesker. Der er foretaget simuleringer af sejladsf forholdene ved den foreslåede nye Storstrømsbros hovedgennemsejlingsfag.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.6 i de almindelige bemærkninger.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4.1. Anlægsøkonomi

Anlægsoverslaget for anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på 4 niveauer: Fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

Fysikoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder. Der er for landanlæggene benyttet enhedspriser fra lignende gennemførte anlægsarbejder i området, mens der

Table 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for samlet anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende bro mellem Masnedø og Orehoved på Falster i mio. kr. vejindeks 185,48. Er desuden opgjort hhv. for ny bro og nedrivning af den eksisterende bro.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
Ny bro og nedrivning af eksisterende bro		

for broarbejder er benyttet Vestbroen på Storebælt som primær reference.

Anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende bro er i forhold til Vejdirektoratets sædvanlige broprojekter et større og mere kompliceret projekt, hvortil der knytter sig større usikkerheder i det foreliggende anlægsoverslag. Overslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder mv. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan de arkæologiske forundersøgelser vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige udgravninger af fund (skibsvrag, bopladser m.m.). Hvis der stødes på sådanne fund under anlægsarbejdet, skal arbejdet stoppes, mens udgravninger pågår.

Vejdirektoratet har arbejdet med flere forhold for at reducere denne risiko og øge budgetsikkerheden. Der har blandt andet været afholdt en tidlig teknisk dialog med 8 relevante konsortier for at få en bedre viden til et kommende udbud, som derved kan målrettes bedst muligt inden for rammerne af VVM-undersøgelsen. Dialogen fortsættes ligeledes i udbudsfasen med de udvalgte entreprenører.

Endvidere har der været gennemført omfattende geotekniske borer i planlægningsfasen for at få så stor viden om underbunden som muligt. Uagtet dette, er havbundens beskaffenhed stadig en væsentlig usikkerhed i forbindelse med projektet.

Vejdirektoratet har ikke tidligere gennemført så store broprojekter, og den samlede risikoprofil for projektet betyder, at der – sammenlignet med andre projekter i Vejdirektoratets portefølje – alt andet lige er relativt større risiko for, at der kan blive behov for træk på projektets centrale reserve.

Basisoverslaget udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgifter såsom projektering, tilsyn og administration.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til Vejdirektoratets gennemførelse af projektet (ankerbudgettet). Herudover afsættes yderligere en central reserve på 20 pct. til Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget + 30 pct. dvs. 4.163,8 mio. kr. i 2015-priser (vejindeks 185,48).

3202,9	3523,2	4163,8
Ny bro		
2950,4	3245,4	3835,5
Nedrivning af eksisterende bro		
252,5	277,8	328,3

Anlæg af den nye Storstrømsbro inkl. relaterede aktiviteter vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2015-2016: Detailprojektering

2016: Forventet besigtigelse og ekspropriation

2016: Forventet tidspunkt for byggestart

2021: Forventet åbningstidspunkt samtidig med Femern Bælt-forbindelsen

Den tyske forbundstransportminister har i januar 2015 oplyst, at udbygningen af de tyske jernbanelandanlæg først forventes at være færdig i 2024. Det forventes i den forbindelse, at elektrificeringen af de tyske jernbanelandanlæg ikke er færdig ved den forventede åbning af den faste forbindelse over Femern Bælt i slutningen af 2021. Tidsplanen for udbygningen af de danske jernbanelandanlæg vil på den baggrund blive revurderet. Det kan betyde en ændret plan

for udbygningen, eventuelt med en senere færdiggørelse for Femern Bælt-forbindelsen end hidtil forudsat. Når Femern Bælt-forbindelsen åbner, vil mange persontog og hovedparten af den internationale godstogstrafik mellem Skandinavien og Centraleuropa blive ført over Storstrømsbroen. Med en manglende elektrificering af de tyske jernbanelandanlæg ved åbningen af Femern Bælt-forbindelsen vil godstogstrafikken ikke umiddelbart have mulighed for at benytte Femern Bælt-korridoren, men er henvist til forsat at benytte den nuværende Storebæltskorridor. Det kan få indflydelse på, hvornår det er hensigtsmæssigt, at en ny Storstrømsbro står færdig. Når den nye Storstrømsbro er færdigbygget og i drift, kan den eksisterende Storstrømsbro nedrives. Det forventes, at arbejdet med nedrivningen af broen vil tage ca. 2½ år. Bevillingerne til det samlede anlægsprojekt fordeler sig over årene 2015-2021 som det fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Årsfordelt anlægsbudget (2015-priser og vejindeks185,48.).

	Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.) Mio. kr.
2015	178,5	178,5	214,2
2016	200,0	200,0	240,0
2017	550,0	564,8	674,8
2018	730,0	750,0	896,0
2019	830,0	850,0	1.016,0
2020	374,4	374,4	449,3
2021	275,0	531,8	586,8
2022	55,3	60,3	71,3
2023	9,7	13,4	15,4
I alt*	3202,9	3.523,2	4163,8

*Beløbene er ekskl. Vejdirektoratets udgifter til gennemførelse af VVM-undersøgelsen, som udgør 112,8 mio.kr. i perioden fra opstart til ultimo 2014.

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering har et eksternt rådgivningsteam for Transportministeriet gennemført en ekstern kvalitetssikring, som omfatter en vurdering af det tekniske projekt foruden Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring samt projektorganisering og udbudsstrategi. Den overordnede konklusion er, at der ikke er vægtige forhold, der taler imod at fremlægge projektet til politisk stillingtagen på baggrund af det af Vejdirektoratet fremlagte beslutningsgrundlag. Den eksterne granskning peger dog på, at der er sket en mulig undervurdering af visse budgetposter til en værdi af ca. 50 mio. kr. Vejdirektoratet vurderer imidlertid, at denne risiko dækkes af de reserver, der indgår i projektets samlede anlægsbudget.

4.2. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Arbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet i forbindelse med anlægsfasen samt yderligere i forbindelse med drift af den nye Storstrømsbro vejanlæg inkl. gang- og cykelsti.

Drift og vedligehold af dele af de landbaserede vejanlæg overgår efter anlægsfasen til de respektive kommuner Vordingborg og Guldborgsund, mens drift og vedligehold af jernbanen overgår til Banedanmark.

Drift og vedligehold af den nye sejlrende til Orehoved Havn overgår efter etablering til Guldborgsund Kommune.

Projektet forventes ikke at medføre øgede udgifter for kommunerne, da størstedelen af de anlagte nye veje samt sejlrenden erstatter andre og ældre veje.

Drift og vedligehold af søafmærkning, som nødvendiggøres af broens tilstedeværelse, påhviler Vejdirektoratet i samarbejde med Banedanmark.

Arbejdet med at beskrive anlægget i et detailprojekt, som kan danne baggrund for ekspropriation og udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med eksterne rådgiverfirmaer. Rådgivningsopgaver og anlægsarbejder udbydes efter gældende regler herfor.

Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektforsløbet styres, kontrolleres og dokumenteres. Trafikafviklingen skal overvåges, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Endelig skal trafikikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige indsatser gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafikikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

Til projektering, tilsyn og administration er der budgetteret med 15 pct. af de samlede udgifter. Heraf fordeles ca. 3 pct. til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 7 pct. til omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5 pct. til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling på 3.523,2 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje

mv. (*Anlægsbev.*). Projektets bidrag til den centrale reserve på 640,6 mio. kr. svarende til 20 pct. af basisoverslaget optages på finanslovens § 28.11.13. Den centrale anlægsreserve (*Anlægsbev.*). Projektets totaludgift indgår frem til og med 2020 i Infrastruktur fonden (2009-2020). Herunder overføres den resterende, ubrugte bevilling til projektering mv. frem til vedtagelse af anlægslov på § 28.21.10. Vejdirektoratet (*Driftsbev.*), af de afsatte ca. 224 mio. kr. til § 28.21.20. Anlæg af hovedlandeveje mv. (*Anlægsbev.*). Herudover bidrager A/S Femern Landanlæg i perioden med 237 mio. kr. (2014-priser) som følge af, at Storstrømsbroprojektet medfører besparelser på Ringsted-Femern-banen (Femern landanlæg). Storstrømsbroprojektets resterende udgifter ligger efter 2020.

Vordingborg kommune, Guldborgsund kommune, eventuelt Lolland kommune, Region Sjælland og flere statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Vejdirektoratet med henblik på at vurdere, om der kan gives tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet som følge af krav hertil i bl.a. natur- og miljølovgivningen. En række bestemmelser i plan-, natur- og miljølovgivningen er dog med anlægslovens §§ 7 og 8 fraveget, hvorfor dette ikke forventes at medføre væsentlige administrative konsekvenser for kommunerne.

Energinet.dk har oplyst, at Vejdirektoratets projekt med etablering af en ny Storstrømsbro og fjernelsen af den eksisterende bro medfører, at den selvstændige offentlige virksomhed, Energinet.dk, skal bekoste omlægningen af 3 ud af 5 eksisterende 132 kV kabler i Storstrømmen. Omlægningen vurderes at koste omkring 100 mio. kr. og bekostes af Energinet.dk. Projektet skal dog dække de eventuelle økonomiske konsekvenser, hvis eksisterende kabler forudsættes fjernet som følge af projektet, før et nyt kan etableres. Der henvises til afsnit 3.4 i de almindelige bemærkninger.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Etablering af en ny Storstrømsbro inklusive relaterede projekter og nedrivning af den eksisterende bro mellem Masnedø ved Vordingborg og Orehoved på Falster vil sammen med Femern Bælt-forbindelsen øge kapaciteten på det danske jernbanenet og forbedre jernbanetrafikken mellem Skandinavien og kontinentet med både en hurtigere og mere direkte transportrute og vil således reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

Ligeledes vil anlæg af den nye vejforbindelse over Storstrømmen bidrage til at forbedre forholdene for erhvervslivet omend i mindre omfang. Den nye vejbro vil have en højere skiltet hastighed og højere vægtbegrænsning end den nuværende bro, hvilket forventes at tiltrække en del af den trafik, der i dag kører over Farøbroerne. Det forventes, at en del af den øgede trafik vil have kortere og hurtigere transport, og projektet vil således også reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsperioden vil det være nødvendigt i perioder at spærre for togtrafikken mellem Vordingborg og Orehoved. Spæringer for togtrafikken vil blive koordineret med spær-

ringer foranlediget af opgraderingen af jernbanen mellem Ringsted og Holeby og den faste forbindelse over Femern Bælt. I 2018, eventuelt senere, er der behov for 13 ugers sporspærring mellem Vordingborg og Orehoved af hensyn til dæmningsarbejder ved Orehoved Station.

I anlægsperioden vil der være mindre restriktioner for fiskeriet inden for en af Søfartsstyrelsen fastsat sikkerhedsafstand på hver side af broen i 3-4 år, som forventes at medføre mindre økonomiske effekter på fiskeriet særligt for fiskeri med pæleruser. Der kan dog være en væsentlig påvirkning for de kommercielle fiskere med tre studepladser i området, såfremt der ikke findes tilsvarende optimale fangstpladser andetsteds i anlægsperioden.

Projektet vil udover de miljøafledte socioøkonomiske effekter, som er beskrevet herunder, skabe positive effekter i lokalområdet. Det forventes at projektet direkte vil medføre ca. 300 arbejdspladser i området i en længere periode og få positive effekter for lokale underleverandører og butikker, hoteller, restauranter mv., som vil få ekstra omsætning fra de ekstra arbejdspladser.

Gartneriet på Masnedø vil blive påvirket af anlægsprojektet, da en del af gartneriets drivhuse vil skulle eksproprieres.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende bro vil som udgangspunkt ikke medføre administrative konsekvenser for borgerne.

Dog vil der for de borgere langs det nye anlægsprojekt, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejere af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

I det videre forløb vil borgere i området, bl.a. på www.vejdirektoratet.dk løbende kunne holde sig informeret om arbejds karakter og tidsplan.

7. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af broen med tilknyttede vej- og baneanlæg. Konsekvenserne er resumeret nedenfor og beskrevet i VVM-redegørelsen med tillæg samt Miljøvurdering, Rapport 517 og 518.

Der vil i de fleste tilfælde være forskellige miljømæssige konsekvenser afhængig af, om anlægsprojektet er i anlægs-, drifts- eller nedrivningsfasen. Beskrivelsen af de miljømæssige konsekvenser er så vidt muligt opdelt i anlæg, drift og nedrivning, hvis dette er relevant og muligt.

Helt generelt vil der i forbindelse med anlæg af den nye Storstrømsbro med tilhørende vej- og jernbaneanlæg samt nedrivning af den gamle bro i flere områder kunne opleves gener fra anlægsarbejderne, og der vil skulle disponeres over midlertidige arbejdsarealer.

Det er i VVM-redegørelsen forudsat, at der etableres arbejdspladser på både Masnedø, Falster og eventuelt i Nakskov. Der påtænkes indrettet kontorfaciliteter, oplag af ma-

terialer og midlertidig deponering af jord til senere indbygning i projektet.

Anlægsarbejdet foregår tæt på marine Natura 2000-områder, hvorfor der stilles særlige krav til bestemte arbejdsmetoder, hvor forskellige typer anlægsaktiviteter i Storstrømmen kan gennemføres.

7.1. Arealindgreb

7.1.1. Miljømæssige konsekvenser i anlægs- og driftsfasen

Etablering af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende bro vil påvirke den nuværende arealanvendelse på Masnedø og Falster.

Der forventes at blive totalekspropriet ca. 4 ejendomme og inddraget ca. 20 ha til det færdige broanlæg. Der vil også blive behov for midlertidigt at inddrage ca. 55 ha til arbejdsarealer i forbindelse med anlægsarbejdet.

Der er ejendomme, der skal afgive arealer til selve projektet, men samtidig er der også naboer til den nye bro, der vil blive berørt af projektet. Det kan være ved, at adgangsveje til ejendommene omlægges, eller der vil blive anlagt helt nye. Der vil også blive etableret regnvandsbassiner til at opsamle overfladevandet fra vej og jernbane eller anlagt nyt vandhul til erstatning for nedlagt vandhul. Der kan også ske ændringer i støjforholdene, og broen kan komme tættere på ejendommen og virke mere dominerende i forhold til anvendelsen af ejendommen.

I perioden med anlæg af den nye Storstrømsbro mv. og nedrivning af den eksisterende bro vil der i forskelligt omfang være behov for arbejdsarealer i forbindelse med anlægsarbejdet. Arbejdsarealerne afstås normalt i en periode og leveres tilbage til ejeren efter endt brug. Der betales leje for brug af arbejdsarealerne.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af den ekspropriationskommission, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Ekspropriationer sker med hjemmel i lovforslagets § 14 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Med lovforslaget skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til brug for anlæg af en bro med tilhørende vej- og jernbaneforbindelse.

Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre projektet.

Ekspropriationskommissionen foretager en tilbunds gående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på anlæg af broforbindelse med tilhørende vej- og bane-

anlæg og har således et formål, der har offentlig karakter, der dermed ligger inden for almenvellet.

Erstatningen skal være fuldstændig, dvs. at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.14 for yderligere om ekspropriation.

7.2. Støj, vibrationer og luft

7.2.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

Ved vurdering af støj fra Storstrømsbroens trafik anlæg skelnes der mellem støj fra jernbanen og støj fra vejen. Da støj fra jernbaner og veje opleves forskelligt, har Miljøstyrelsen fastsat forskellige vejledende støjgrænser for henholdsvis jernbane- og vejstøj. De vejledende støjgrænser, som anvendes som indikator for, hvornår boliger er støjbelastede, er 64 dB (L_{den}) for jernbanestøj og 58 dB (L_{den}) for vejstøj.

Der er i dag ingen boliger langs den eksisterende Storstrømsbro fra Masnedsundbroen til Gåbensevej på Falster med et støjniveau på mere end 64 dB fra jernbanen på den mest støjbelastede boligfacade. Såfremt der ikke anlægges en ny Storstrømsbro (0-alternativet) vurderes antallet af støjbelastede boliger i 2025 at være forøget til 75. Det skyldes den stigende togtrafik, herunder antal godstog, på strækningen som følge af anlæg af den faste forbindelse til Femern og opgradering af jernbanen mellem Ringsted og Femern.

Ved anlæg af den ny Storstrømsbro vil 23 boliger være belastet af jernbanestøj over 64 dB.

Der er i dag 32 boliger langs den eksisterende Storstrømsbro fra Masnedsundbroen til Gåbensevej på Falster med et støjniveau på mere end 58 dB fra vejen på den mest støjbelastede boligfacade. Såfremt der ikke anlægges en ny Storstrømsbro (0-alternativet), vurderes antallet af støjbelastede boliger i 2025 at være forøget til 37, heraf 15 stærkt støjbelastede boliger (>68 dB). Det skyldes den stigende trafik.

Ved anlæg af den ny Storstrømsbro vil 1 bolig være belastet af vejstøj over 58 dB.

En del boliger langs den ny Storstrømsforbindelse udsættes for støj fra både vej og bane. Der er derfor gennemført vurdering af den sammensatte støj, selvom der ikke er vejledende grænseværdier for sammensat vej- og jernbanestøj.

I området omkring Mågevej på Masnedø er den sammensatte støjbelastning ca. 1 dB højere end togstøjen alene, når vejstøj og togstøj regnes sammen, hvilket vurderes at være af mindre betydning. I området omkring Brovænget på Falster er den sammensatte støjbelastning ca. 3 dB højere end togstøjen alene. Denne merbelastning er medvirkende til, at der forudsættes støjafskærmning langs vejen.

Erfaringsmæssigt kan der under normale omstændigheder ikke forventes overskridelse af grænseværdien for mærkbare vibrationer, hvis den anførte minimumsafstand på 50 meter fra Miljøstyrelsens vejledning overholdes. Der er ingen boliger indenfor 50 meter af den kommende jernbane, hvorfor

der ikke forventes problemer med, at overholde den vejledende grænseværdi for vibrationer.

Som et led i opgradering af Ringsted – Femern jernbanestrækningen elektrificeres jernbanen over Storstrømmen. Det betyder at jernbanens omgivelser får en mindre påvirkning med luftforurenende stoffer.

Efter åbningen af den nye Storstrømsbro vil emissioner være afhængige af trafikmængde, hastighed og sammensætning fra vej- og togtrafikken. Biler og tog kører med højere hastighed end på den eksisterende bro, hvilket kan øge emissionerne, men da distancen er lidt kortere på grund af den nye bro mere direkte linjeføring, og da banen elektrificeres, vil ændringen i den lokale luftforurening samlet set kun ændres marginalt. De lokale emissioner foregår i et åbent miljø, hvor luftkvaliteten i forvejen er god, og hvor boligerne ligger i en vis afstand fra vej og jernbane. Der forventes derfor ikke at være ændringer i luftkvaliteten, der kan føre til ændrede påvirkninger af befolkningen, og der er ingen overskridelse af luftkvalitetsgrænserne, hverken nu eller fremover.

Den strøm, der løber i kørestrømsanlæggets køretråd, baretov, returleder samt til dels i skinner/jord, skaber et magnetfelt omkring banen. Lignende magnetfelter opstår også omkring elektriske husholdningsapparater og elinstallationer i bygninger.

I forbindelse med projektet for Femern Bælt landanlæg for strækningen syd for Holeby til Ringsted har Banedanmark vurderet den forventede gennemsnitlige størrelse af magnetfeltet omkring den kommende elektrificerede bane. Der er taget udgangspunkt i den fremtidige forventede togdrift på strækningen og det forventede maksimale strømtræk til person- og godstog.

Beregningerne viser, at den gennemsnitlige påvirkning fra person- og godstog i en afstand på syv meter fra kørestrømsmasterne vil være ca. 0,4 μ T. Denne værdi er ikke en egentlig grænseværdi, men indgår i forsigtighedsprincippet, som er et pejlemærke for, hvornår der bør foretages nærmere udredninger.

I forbindelse med elektrificeringen af strækningen mellem Ringsted og Rødby pålægges ejendomme langs banen en eldriftsservitut. Det indebærer eksempelvis, at der i en afstand af 10 meter fra spormidte, svarende til syv meter fra kørestrømsmasterne, normalt ikke må være bygninger. Hertil kommer, at boliger inden for denne afstand af banen forventes eksproprieret, idet grænseværdien for mærkbare vibrationer overskrides.

Den mulige risiko fra de magnetfelter, der opstår som følge af elektrificering, er hermed imødegået i tilstrækkeligt omfang.

7.2.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægs- og nedrivningsfasen

Selve anlægs- og nedrivningsarbejdet i Storstrømmen kan medføre påvirkninger i form af støj, vibrationer, støv, visuelle gener og begrænsninger i offentlighedens færdsel på Storstrømmen.

Placeringen af projektet, herunder et evt. eksternt produktionsareal på Nakskov Havn betyder, at der samlet set er tale om støjgener i et begrænset geografisk område ved Orehoved, på Masnedø og evt. i Nakskov, i en begrænset periode med en samlet anlægsperiode på ca. 6-7 år, fordelt på både anlæg af den nye bro og nedrivning af den eksisterende. For evt. støbning af broelementer i Nakskov forventes disse at foregå i en periode på ca. 2 år.

En række aktiviteter i anlægsfasen vil være støjende og påvirke omgivelserne i kortere eller længere tid.

Der er en høj grad af usikkerhed omkring valg af metoder til anlæg af selve broen og nedrivning af den eksisterende bro. Det vil være op til en kommende entreprenør at vælge anlægsmetoder, ligesom evt. valg af et eksternt produktionsareal i Nakskov vil være op til en kommende entreprenør.

De aktiviteter, som er vurderet til at støje mest i forbindelse med anlæg af en ny bro forventes at være:

- Uddybning af Storstrømmen omkring broen
- Ramning af funderingspæle
- Etablering af bropillefundamenter
- Etablering af endeunderstøtninger
- Opsætning af overbygning
- Udlægning af jernbane og veje
- Støbning af broelementer

De mest støjende aktiviteter i forbindelse med nedrivning af den eksisterende bro forventes at være:

- Uddybning af området omkring den eksisterende Storstrømsbro af hensyn til adgang med store maskiner
- Nedtagning af broens overbygning og evt. pilleskafte med flydekran eller jacked, samt transport til nedbrydningsplads
- Fjernelse af pillefod og evt. pilleskafte ved sprængning, samt opsamling af betonbrokker fra havbunden
- Nedknusning af opsamlede betonbrokker på mobilt nedknusningsanlæg i nærområdet
- Nedrivning af landfæster

Støjkonsekvenserne i anlægsperioden er vurderet med udgangspunkt i følgende støjniveauer: 70 dB på hverdage (kl. 07-18) og 40 dB på øvrige tidspunkter.

Der vil ved planlægningen af anlægsaktiviteterne blive indarbejdet en række støjreducerende tiltag med henblik på at forebygge støjgener. Det er således planlagt, at:

- Flest mulige anlægsarbejder udføres inden for normal arbejdstid.
- Der anvendes maskiner/metoder, der ikke støjer unødigt.
- Der kan etableres støjdæmpende foranstaltninger omkring produktionsanlæg.
- Gennem anvendelse af søtransport begrænses vejtrafikken.

Entreprenørerne vil blive pålagt at udarbejde relevant informationsmateriale i tilfælde af særligt støjende aktiviteter. Informationsmaterialet skal godkendes af Vejdirektoratet og udsendes til potentielt berørte beboere og virksomheder, inden aktiviteten udføres.

Vejdirektoratet vil i kontrakterne med de vindende entreprenører opstille tekniske krav til materiel og støjforhold og kræve udarbejdelse af konkrete støjhåndteringsplaner. Disse støjhåndteringsplaner skal udgøre en grundig planlægning og kravspecifikation til anlægsaktiviteterne og skal godkendes af Vejdirektoratet. Støjhåndteringsplanerne vil blive sendt til Guldborgsund, Vordingborg og evt. Lolland Kommune, således at kommunen forud for de enkelte anlægsaktiviteters iværksættelse har de relevante oplysninger om anlægsaktiviteterne og den tilknyttede støj.

I anlægsfasen vil der blive etableret et døgnberedskab for henvendelser fra borgere og virksomheder, hvis de måtte have spørgsmål til eller synspunkter vedrørende støjforholdene eller andre forhold som følge af anlægsaktiviteterne.

Hvor anlægsarbejderne gennemføres i nærheden af beboelse, varsles der særskilt om støjende arbejde.

Det er primært ramning af pæle og spuns, der kan give anledning til vibrationsgener. De øvrige anlægsaktiviteter forventes ikke at give væsentlige vibrationsgener. Det er vurderet, at der ikke vil være bygningsskadelige vibrationer i anlægsfasen. For en sikkerheds skyld vil der dog inden anlægsstart blive udført fotoregistrering på bygninger tæt på arbejdsstederne, hvorved eventuelle skader vil kunne dokumenteres.

Det er ikke endeligt afklaret i hvilket omfang, der skal anvendes en ekstern produktionsplads, når broen bygges, da det afhænger af den valgte metode til udførelse af broen. Såfremt en entreprenør vælger at producere større broelementer i Nakskov, har Vejdirektoratet indgået en aftale med Lolland Kommune om leje af et areal på Nakskov Havn, som vil blive stillet til rådighed. Nakskov kommuneplan og formålet i den allerede godkendte lokalplan vurderes at være i overensstemmelse med etablering af en betonproduktion til støbning af betonelementer til den nye Storstrømsbro. Der er i forlængelse af høringen af VVM-rederegørelsen gennemført beregninger af støjudbredelsen fra en produktionsplads på arealet i Nakskov. Indretningen af pladsen, som er anvendt til beregningerne, er kun en af mange mulige indretninger. Det er i sidste ende en kommende entreprenør, der vil bestemme indretningen og de aktiviteter, der skal foregå.

Ved de gennemførte støjberegninger er det forudsat, at der er produktion af segmenter på pladsen i hele døgnet alle ugens dage. Selv med etablering af diverse støjreducerende foranstaltninger, som fx støjskærme, overdækning af arealer m.v., vurderes det umiddelbart ikke muligt at overholde grænseværdierne udenfor normal arbejdstid i boligområdet Rosnæs nordøst for produktionsarealet. Produktionen vurderes ikke at give anledning til støj ved boliger, der overstiger 70 dB, inden for normal arbejdstid. I øvrige tidsrum, herunder om natten, kan støjen være op til 50 dB på facaden af boliger i visse perioder inden for den samlede periode på 2-2,5 år, som det forventes, at en evt. produktion af broelementer vil tage. Det vil dog i vidt omfang blive søgt at tilrette arbejdet, så natarbejde så vidt muligt undgås. En eventuel produktionsplads i Nakskov vil skulle have en miljøgodkendelse af Lolland Kommune.

I VVM-redegørelsen er der udpeget arbejdsarealer på både Masnedø og ved Orehoved. Disse fremgår af VVM-redegørelsen. I VVM-rapport nr. 518 om støj og vibrationer, er støjforholdene i anlægsfasen beskrevet, og der er ligeledes gennemført støjberegninger af nogle støjende aktiviteter i anlægsfasen i de 2 områder.

Projektet udføres hovedsageligt i dagperioden, men det forventes, at dele af arbejdet vil ske udenfor dagperioden af hensyn til tidsplan og fremdrift og af hensyn til udnyttelse af maskinparken.

Ved Orehoved er der gennemført beregninger af støjen fra anlægsarbejder ved opførelse af pillefundamenter ved den nye bro fra en arbejdsplads umiddelbart nord for den nye dæmning på Falster samt støj ved anvendelse af en bjergboremaskine i forbindelse med nedrivning. Der vil også blive gennemført andre støjende aktiviteter i anlægsperioden, men samlet vurderes det ifølge VVM-redegørelsen, at støjen fra anlægsarbejderne ikke vil overstige 70 dB på facaden af boliger i dagtimerne.

I de perioder, hvor der er behov for at arbejde udenfor normal arbejdstid, må det forventes, at støjniveaue i perioder vil overstige 40 dB for de boliger i Orehoved, der er nærmest anlægsarbejdet.

På Masnedø er der gennemført støjberegninger for en arbejdsplads på Masnedø i området omkring den nye dæmning for opførelse af bropillefundamenter ved kysten på Masnedø samt ved anvendelse af en bjergboremaskine i forbindelse med nedrivning omkring landfæstet på Masnedø ved den eksisterende bro.

Der vil også blive gennemført andre aktiviteter, men det vurderes ifølge VVM-redegørelsen, at støjen ikke vil overstige 70 dB på facaden af boliger i dagtimerne.

I de perioder, hvor der er behov for at arbejde udenfor normal arbejdstid, må det forventes at støjniveaue i perioder vil overstige 40 dB ved de fleste boliger på Maagevej.

I forbindelse med nedrivning af den eksisterende bro forventes det ikke at være nødvendigt med arbejde om natten. I tilfælde af natarbejde vil det dog være i begrænsede perioder.

Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt således, at det ikke medfører unødige støvgener, men det kan imidlertid ikke udelukkes, at der vil være tørre perioder, som i kombination med blæst kan føre til, at der blæser støv fra oplagene af jord og havbundssedimenter til de nærliggende omgivelser. Kørsel på arbejdsveje vil ligeledes i sådanne perioder kunne medføre støv. Støvgener vil f.eks. blive søgt imødegået ved vanding, såfremt gener måtte blive aktuelle.

Derudover vil håndtering af materialer i forbindelse med produktionen af broelementer og ved betonproduktionen kunne generere støv, ligesom der kan komme støv fra de oplagrede materialer. Dette vil dog blive begrænset for eksempel ved overdækket opbevaring af materialerne.

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, kan kommunerne i forbindelse med offentlige bygge- og anlægsarbejde meddele påbud om, at forureningen skal nedbringes, herun-

der påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Det fremgår af § 68, at kommunerne skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning. Ifølge § 69 kan kommunerne påbyde den ansvarlige at genoprette den hidtidige tilstand.

Vejdirektoratet vil tilrettelægge anlægsarbejdet, bl.a. ved krav til entreprenørerne, således at naboer til det foreslåede anlæg ikke generes unødigt under udførelsen af anlægsarbejdet. I forbindelse med anlægget vil det imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne anvender i forbindelse med vurdering af støjgener i forbindelse med anlægsarbejde. Det kan således ikke udelukkes, at en kommune vil finde grundlag for på baggrund af de normalt anvendte støjgrænser at fastsætte bindende støjkrav i form af f.eks. krav, påbud eller forbud i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette vil kommunerne kunne gøre med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 og §§ 68 og 69.

Forslaget i § 10 indebærer, at transportministeren, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsarbejdet, vil kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj ikke skal finde anvendelse og i stedet fastsætte regler herfor.

7.3. Plante- og dyreliv

7.3.1. Miljømæssige konsekvenser i anlægs- drifts- og nedrivningsfasen

I afsnit 3.7.1 er afværgeforanstaltningerne for gennemførelse af anlægsprojektet beskrevet overordnet. Afsnit 7.3 skal således læses i sammenhæng med afsnit 3.7.1 i de almindelige bemærkninger.

Den nye Storstrømsbro med tilhørende jernbane og vejanlæg passerer på Falster igennem områder med åbent land med marker og levende hegn.

Der er fundet arter af særligt beskyttede dyrearter (Habitatdirektivet, bilag IV-arter) i området. Det drejer sig om flere flagermusarter, grønbroget tudse og spidssnudet frø samt markfirben (på Masnedø). I kystskrænten på Masnedø lever digesvaler, som er omfattet af artsfredningsbekendtgørelsen, hvorfor der ikke må ske indgreb i yngleperioden fra 1. april til 31. august, hvis fuglene yngler i rederne.

I Storstrømmen vil der være permanent tab af levesteder for vegetation f.eks. ålegræs og fauna lokalt, hvor bropillerne etableres. Der vil efter kort tid (få år) være etableret et nyt samfund af hårbundsarter på de nye bropiller. Der vil ligeledes ske tab af levesteder ved midlertidige arbejdskanaler i havbunden langs broens linjeføring, som giver adgang til områder med lavere vanddybde. I den videre proces skal det afklares, hvorvidt og i hvilket omfang arbejdskanalerne skal genopfyldes, så iltsvind undgås, og der skabes gode vækstbetingelser for ålegræs.

Der er flere Natura 2000-områder, der potentielt kan påvirkes af projektet:

- N 173 »Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborg Sund, Bøtø Nor og Rødsand-Hyllekrog«

- N 168 »Havet og kysten mellem Præstø Fjord og Grøn-sund«
- N 169 »Havet og kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde«

De relevante potentielle påvirkninger i anlægs- og/eller driftsfasen er sedimentspredning, forstyrrelse, støj, habitat-tab, barrierevirkning og kollision.

Det nærmeste Natura 2000-område (nr. 173) ligger inden for det område, hvor dyre- og planteliv potentielt kan påvirkes væsentligt af luftbåren støj, undervandstøj og sedimentspild i anlægsfasen. Derudover kan den nye bro i driftsfasen udgøre en barriereeffekt for havpattedyr og en kollisionsrisiko for fugle, som bevæger sig til og fra Natura 2000-området.

De øvrige Natura 2000-områder (nr. 168 og 169) ligger inden for det område, hvor dyre- og planteliv potentielt kan påvirkes væsentligt af sedimentspild i anlægsfasen.

Anlæg af en ny Storstrømsbro vil ikke medføre permanente effekter, som påvirker bestande eller forringer levesteder på lokalt eller nationalt niveau for arter på udpegningsgrundlaget. Samlet set er det vurderet, at påvirkninger efter anlæg af broen og som følge af anlægsaktiviteter ikke vil skade naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget i Natura 2000-områderne.

Sandbanker, lavvandede bugter og vige, samt stenrev er mere eller mindre dynamiske naturtyper på grund af strømforhold og bølgenedslag. Bevaringsprognosen for naturtyperne i Natura 2000-områderne er i Natura 2000-planerne angivet som ugunstig pga. truslen fra miljøfremmede stoffer og næringsstoffer, men truslen øges ikke som følge af projektet. Påvirkningen af Natura 2000-området er midlertidig og reversibel, idet påvirkningen fra sedimentspild kun vil forekomme i begrænsede perioder, hvorefter den vil ophøre.

Fuglene har under anlægsarbejdet mulighed for at fortrække til alternative raste- og fødesøgningsområder langs kysterne. De lokale bestandes størrelse og levestedernes størrelse forventes ikke at ændre sig som følge af anlægsarbejdet, idet påvirkningerne er reversible og kun vil forekomme i begrænsede perioder, hvorefter de vil ophøre. Den nye bro er en lavbro stort set svarende til den eksisterende Storstrømsbro og vurderes at udgøre samme kollisionsrisiko for fugle. Kollisionsrisikoen er forøget, når der er valgt den variant, hvor der etableres pyloner på den nye bro, men det er umiddelbart vurderet ikke at have nogen væsentlig betydning for trækfuglene.

Når en ny Storstrømsbro er anlagt, vil forstyrrelse og støj-påvirkning fra trafik på broen kun blive forøget i umiddelbar nærhed af broen. Erfaringer fra andre broprojekter har vist, at rastende fugle udnytter området omkring og under broen til fødesøgning og/eller rast. Dette skyldes, at trafikstøjen er relativt konstant, og at fuglene vænner sig til den.

Da der kun forekommer få strejfende individer af gråsæl i området, er påvirkningen ubetydelig. For spættet sæl vil forstyrrelse fra færdsel og anlægsarbejde øges i begrænset omfang og i kortvarige perioder. Det er vurderet, at sælerne i disse perioder har mulighed for at fortrække til alternative

raste- og fødesøgningsområder. Sæler kan få høreskader i forbindelse med pæleramning, og som afværgeforanstaltning vil der ske forramning (blød opstart), som sikrer at dyrene kan nå at forlade arbejdsområdet, inden pæleramning påbegyndes. De samme tiltag gennemføres for at sikre marsvin, jf. afsnit 3.7.1.

Bevaringsprognosen for spættet sæl i Natura 2000-området er i Natura 2000-planen angivet som ugunstig, idet bestandenes tilstand i forhold til et evt. reduceret fødeudbud ikke er tilstrækkeligt kendt i området, og idet sælerne muligvis er truet af forstyrrelser, især i yngle- og pelsfældningsperioderne. Projektet vurderes ikke at mindske sælernes fødegrundlag.

Nedrivning af den nuværende Storstrømsbro vil ikke medføre permanente effekter, som påvirker bestande eller forringer levesteder på lokalt eller nationalt niveau for arter på udpegningsgrundlaget. Samlet set er det vurderet, at påvirkninger som følge af nedrivningsaktiviteter ikke vil skade naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget i Natura 2000-områderne.

Sprængning af broens underbygning forventes især at påvirke sælerne og marsvinene med undervandsstøj, hvilket kan give fysiske skader, hvis de færdes tæt på nedrivningsområdet. Det er derfor nødvendigt, at dyrene skræmmes væk fra området, inden sprængning påbegyndes. Det gøres ved hjælp af sælskræmmere, som ophænges i vandsøjlen.

Potentielt kan sælerne blive skræmt væk fra deres yngle- og hvilepladser af luftbåren støj, men kun spættet sæl yngler i området på en plads ca. 11 km fra projektområdet. Denne yngleplads er beskyttet i forhold til støj og anden fysisk forstyrrelse af landtangen ved Knudshoved Odde. Undersøgelser viser, at sæler er relativt robuste overfor luftbåren støj, og støjen fra sprængningen forventes derfor kun i begrænset omfang at forstyrre sæler på hvilepladser tæt på nedrivningsområdet. Disse sæler vil kunne fortrække til andre hvilepladser i Smålandsfarvandet. Det vurderes således, at der ikke vil ske skade på sælarterne som følge af nedrivning af den eksisterende bro.

Der vurderes på baggrund af ovenstående ikke at være permanente effekter på arter på udpegningsgrundlaget, som mindsker bestanden eller forringer levesteder på lokalt eller nationalt niveau. Det vurderes, at broprojektet ikke vil skade arter på udpegningsgrundlaget i driftsfasen.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.7.1.

7.4. Landskab

7.4.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

Masnedø vil med anlægget af den nye Storstrømsbro blive tilført endnu en væsentlig fysisk og visuel barriere. Med anlægsprojektet vil der komme en nord-sydgående jernbandedæmning på den vestlige del af Masnedø, så denne del af øen herefter afgrænses af den nye Storstrømsbro. Landskabet på Masnedø vil derfor blive væsentligt fragmenteret og endnu mere karakteriseret af store menneskeskabte struktu-

rer i form af den nye jernbanedæmning i forhold til det eksisterende landskab.

Den sydvestvendte kyststrækning på Masnedø vil blive væsentligt forstyrret af den nye bro, som vil forløbe vinkelret ud fra kysten, der tidligere har fremstået uberørt. Især udsigterne i kystlandskabet på den flade ø vil mod nordvest langs kysten blive afskåret af den nye jernbanedæmning. Projektet er udformet sådan, at jernbanedæmningen afsluttes ca. 120 m fra kysten inde på land, hvilket muliggør en fortsat visuel kontakt langs med kysten under det nye brohoved, om end den vil være noget begrænset i forhold til i dag.

Udsigterne fra Masnedøs sydvestvendte kyst vil blive påvirket væsentligt af den nye Storstrømsbro, men derudover vil virkningerne være forskellige lokalt på kyststrækningen, henholdsvis på øens vestlige del, hvor den nye bro introduceres i landskabet og mod syd, hvor den eksisterende bro er forsvundet.

Landskabet på øens vestlige del er præget af industri, og de nye vejadgange mv., som etableres i forbindelse med den nye Storstrømsbro, vurderes ikke at ville påvirke landskabet i området i nævneværdig grad.

På Falster vil landskabet ved Orehoved blive påvirket væsentligt af anlægget af den nye bro, idet den ca. 400 m lange dæmning, som går ud fra kysten mod nordvest til broen, vil skabe en ny væsentlig visuel barriere. Det gælder såvel set fra det bagvedliggende landskab som kystlandskabet samt på vandfladen mellem broen og Orehoved Havn. Barrierevirkningen forstærkes af, at den nye bro forløber i en spids vinkel fra kysten mod nordvest. Forkortes dæmningen, vil der fortsat være en visuel barriere.

På afstand er påvirkningen af landskabet mindre. Pylonen vil ikke syne af meget inde fra kysten og vil ikke være særlig synlig på større afstand. Pylonen vurderes dog med sin betydelige højde at blive et vartegn i området.

I projektet er der ikke indarbejdet en opfyldning mellem de to dæmninger, da det er vurderet, at der ikke vil ske væsentlige påvirkninger af strømforhold og kystmorfologi, selvom der ikke fyldes op.

Mulighederne for opfyldning er dog blevet undersøgt, og det vil være muligt at gennemføre en terrænregulering i området mellem den nye og eksisterende dæmning samt på vestsiden af den nye dæmning, hvor evt. overskudsjord fra anlægsarbejderne kan anvendes. Herved udlignes kystlinjen delvis, så der ikke opstår så spidse vinkler mellem kysten og dæmningsanlæggene, hvilket vil medføre større visuel ro. Der henvises i øvrigt til afsnit 3.4 i de almindelige bemærkninger.

Hvis den eksisterende dæmning på Falster endvidere fjernes ned til stenglaciet (4 m over havoverfladen), reetableres noget af kystlandskabets åbenhed mod nord, idet det vil forbedre udsigten fra kysten i en vis afstand fra dæmningen. Samtidig vil den lavere dæmning passe langt bedre ind i kystlandskabets lavtliggende flade karakter i forhold til den 12-16 meter høje markante barriere, som dæmningen vil udgøre i uændret stand.

7.4.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægs- og nedrivningsfasen

Kystlandskabet i nærheden af den nye Storstrømsbro vil i anlægsfasen blive påvirket af maskiner og visuel uro. På Masnedø vil kystskrænten på en cirka 30 meter lang strækning blive væsentlig påvirket ved gravearbejde til bropillen. Arealinddragelsen hindrer færdsel langs kystskrænten og stranden i perioden.

Der er behov for midlertidige arbejdsarealer til gennemførelsen af projektet, som er udpeget i VVM-redegørelsen.

I forbindelse med en kommende udbudsproces vil det blive nærmere defineret, hvilke aktiviteter der vil komme til at foregå på de udpegede arbejdsarealer.

Der kan blive tale om følgende:

- Kontorbygninger
- Parkeringspladser
- Mandskabsfaciliteter
- Haller til præfabrikation af armering
- Haller, hvor betonelementer kan støbes
- Betonblandeanlæg
- Cementsiloer
- Lagerhaller

Oplag af tilslagsmaterialer til betonfremstilling

På Falster vil anlægsarbejdet også påvirke landskabet væsentligt med arbejdsplads til opførelse af den ca. 400 meter lange dæmning til broen. På vandet vil der være visuel uro fra arbejdsfartøjer mv. tæt inde under land.

7.5. Kulturarv og arkæologi

7.5.1. Miljømæssige konsekvenser i anlægs-, drifts- og nedrivningsfasen

Når den nye Storstrømsbro er opført, vil det beskyttede fortidsminde Masnedø Fort være beliggende ganske tæt på landfæstet til den nye bro, men udsynet fra fortet mod vest vurderes at være relativt intakt. Fortet vil samtidig fortsat være synligt om end i noget mindre omfang end i dag. Påvirkningen af fortidsmindet vurderes derfor at være ubetydelig.

Den nordlige del af det udpegede kulturmiljø langs Storstrømsvej og Brovænget vil blive væsentligt reduceret, da Brohallen, der i dag anvendes til café/restaurant og forretning for camping- og bådudstyr, må rives ned for at gøre plads til anlægsprojektet. Den sydlige del af kulturmiljøet med restauranten Falstria og hovedparten af Brovænget-udstykningsen, der bevares, vil blive permanent påvirket af de markante ændringer i omgivelserne med en relativt høj dæmning til broen umiddelbart tæt på.

Efter nedrivningen af den eksisterende Storstrømsbro, efterlades som kulturspor i landskabet den tidligere banedæmning på Masnedø samt det nordlige landfæste, hvor der vil være udsigt over Storstrømmen.

På Masnedø og i området omkring Orehoved samt i Storstrømmen er der tidligere gjort en række arkæologiske fund, der tyder på, at lignende ukendte fund kan være til stede skjult under jordoverfladen og/eller havbunden. Derfor gen-

nemføres arkæologiske forundersøgelser og eventuelle efterfølgende afværgeforanstaltninger eller egentlige udgravninger, inden anlægsarbejderne igangsættes.

7.6. Friluftsliv

7.6.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

Når den nye Storstrømsbro er opført vil der være mindre påvirkninger af friluftaktiviteter på land. Der vil blive inddraget areal på både Masnedø og Falster til dæmningen. Det vil stadig være muligt at færdes langs kysten på Masnedø under broen. Det rekreative område ved Masnedø Fort vil blive påvirket af støj samt visuel nærhed til den nye bro dæmning og landfæste. På Falster ændres kystlinjen permanent med den nye dæmning, og mulighederne for færdsel langs kysten vil afhænge af den detaljerede udformning af anlægget, men der vil fortsat være mulighed for rundture ad stisystemer.

Den tidligere banedæmning på Masnedø kan blive udlagt som rekreativt element på øen med adgang til et udsigtspunkt på det nordlige landfæste, hvor der vil være udsigt over Storstrømmen.

Guldborgsund Kommune har udpeget et friluftsområde på det nordlige Falster, øst for Orehoved by, der gennemskæres af anlægget til den nye Storstrømsbro. Området vil derfor blive væsentligt ændret. Den østlige del af trampestien, som ligger mellem den nye og den gamle Storstrømsbro, formodes at blive fjernet i forbindelse med anlæg af den nye bro.

7.6.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægs- og nedrivningsfasen

Friluftaktiviteter på havet vil blive forstyrret, mens anlægsarbejdet foregår. Som følge af en betydelig øget anlægsrelateret trafik med store skibe og andet udstyr i farvandet i forhold til i dag, vil der være en af Søfartsstyrelsen fastsat sikkerhedsafstand, herunder sejlforbud, i forbindelse med anlægsarbejdet på hver side af brolinjen i hele anlægsperioden. Sejlads med mindre både og kajakroning vil derfor blive påvirket, men det vil være muligt at krydse brolinjen i hele anlægsperioden med både store og små fartøjer. Vejdirektoratet afholder udgifterne til den afmærkning, som Søfartsstyrelsen fastsætter.

Fritidshavnen på Masnedø sydvestlige del ved Masnedø Gødningshavn vil blive påvirket i væsentlig grad i forbindelse med anlægsarbejder og arbejdsarealer, ligesom havnen forventes at blive benyttet som arbejdsareal i forbindelse med anlæg af det sydlige landfæste. I forbindelse med detaljprojekteringen af Storstrømsbroen vil der blive taget nærmere stilling til, hvordan projektet kan organiseres, så fritidshavnen kan opretholde sine funktioner i anlægsperioden.

Al sejlads i området skal overholde de internationale søvejsregler, og arbejdssejlads skal tilrettelægges således, at det er til mindst mulig gene for den øvrige sejlads. Arbejdssejlads kan eventuelt lægges inden for bestemte sejladskorridorer, som Søfartsstyrelsen fastsætter.

I nedrivningsfasen vil fritidssejlads, herunder med kajak, blive moderat påvirket i forbindelse med nedrivning af den

eksisterende Storstrømsbro. Det gælder især omkring Masnedø og ved Falsters nordlige kyst, idet farvandet vil være præget af øget trafik med store maskiner. I forbindelse med sprængning af dele af bropillerne etableres et varslingsssystem og/eller sejladsforbud i forhold til fritidssejlads, så der ikke opstår utilsigtede hændelser.

Samlet set vil der være mindre påvirkninger af mulighederne for friluftsliv på havet i området. Det vurderes, at effekten på befolkningens muligheder for friluftsliv på land er mindre, da der stadig er mange muligheder for friluftsliv i det nære område.

Der bliver etableret sejladsforbud i perioden, som afpasses efter anlægsarbejderne og eventuelt et varslingsssystem. Restriktionerne vil også gælde i forhold til fritidssejlads med mindre fartøjer, kajaker og robåde, således at der ikke opstår utilsigtede hændelser, farlige situationer eller ulykker. Der vil ske en orientering af sejl- og roklubber om projektets arbejdsområder og aktiviteter, især i forbindelse med sprængningen af dele af broen. Der henvises til afsnit 3.6 i de almindelige bemærkninger.

7.7. Overfladevand, grundvand, vandkvalitet m.v.

7.7.1. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

Ved den direkte udledning af vej- og banevand fra broen til Storstrømmen, når broen tages i brug, udledes næringsstoffer, suspenderet stof, tungmetaller og andre miljøfremmede stoffer til vandmiljøet. Indholdet af disse stoffer i vejvandet vil være begrænset, da der er tale om en landevej med årsgønttrafik (ÅDT) på ca. 8.000 biler. I driftsfasen er der grøfter og bassiner, som sikrer, at øvrigt vej- og banevand på land ikke ledes direkte til eksisterende vandløb/grøfter og søer. Det vurderes derfor, at eventuelle påvirkninger vil være ubetydelige som følge af drift af den nye bro.

Der vil blive udarbejdet en beredskabsplan for håndtering af uheld f.eks. spild af forurenende stoffer på den nye Storstrømsbro. Fra landanlæggene kan der eventuelt etableres nedrivningsgrøfter med kontrolleret/styret overløb i et afløbsbygværk, som kan afspærres inden udledningen i tilfælde af uheld.

Driften af den nye Storstrømsbro og tilhørende nye veje vurderes ikke at bidrage til yderligere forurening i forhold til det eksisterende vej- og baneanlæg.

7.7.2. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen

Påvirkningen af grundvandet som følge af anlægsarbejdet vurderes at være ubetydelig, da arbejdet hovedsageligt foregår udenfor områder med særlige drikkevandsinteresser.

Endvidere kan grundvandet generelt antages at være godt beskyttet, da det primære drikkevandsmagasin i skrivekridtet overvejende er dækket af moræneler med en tykkelse på 20-30 meter.

Anlæg af en ny Storstrømsbro vil medføre, at tre af Masnedø's Gartneris indvindingsboringer skal sløjfes. Behovet for eventuelle erstatningsindvindinger vil blive afklaret i forbindelse med detaljprojekteringen, og det vil bl.a. afhænge

ge af, hvor mange af gartneriets bygninger der vil blive nedrevet i forbindelse med anlægsarbejdet.

I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af landanlægget på Masnedø ikke påvirker drikkevandsindvindingen til Mågevejens Vandværk. En ny forsyningsstruktur med eventuel tilknytning til Vordingborg Forsyning kan fremskyndes, idet vandværket ikke forventes at kunne opnå en fornyet indvindingstilladelse, når den gældende tilladelse udløber i 2029.

Ved de midlertidige grundvandssænkninger forventes det oppumpede grundvand at blive udledt til Storstrømmen, og påvirkningen af Storstrømmen ved udledningen vurderes at være ubetydelig. Der vil ikke være permanente grundvandsænkninger og dermed ingen påvirkning af grundvandet, når den nye Storstrømsbro er anlagt.

For at beskytte området's grøfter og småsøer mod erosion og begrænse direkte udledning af sand, ler og jord til Storstrømmen anlægges enten midlertidige bassiner, eller de blivende bassiner anvendes tidligt i projektet, så de kan benyttes til opsamling af overfladevand og sedimentering.

Der vil også blive sat hegn langs en afvandingsgrøft for at forhindre kørsel og oplag tæt på grøften. Med ovennævnte afværgeforanstaltninger vurderes der ikke at være negative påvirkninger på vandmiljøet.

De relevante vandplaner for projektet var ved VVM-rederegørelsens udarbejdelse Vandplan 2010-2015 for hovedopland 2.5 »Smålandsfarvandet« samt Natura 2000-plan 2010-2015 for det nærliggende Natura 2000-område nr. 173 »Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand«.

Som tillæg til VVM-rederegørelsen er der gennemført yderligere beregninger for tilførsel af næringsstofbelastning på relevante vandplanområder. I efteråret 2014 blev »Vandplan 2009 – 2015 for Smålandsfarvandet, Hovedopland 2.5. Vanddistrikt Sjælland« samt »Vandplan 2009 – 2015 for Østersøen. Hovedopland 2.6. Vanddistrikt Sjælland« vedtaget (Miljøministeriet 2014a; 2014 b). I december 2014 blev 2. generationsplanerne for perioden 2015 – 2021 udsendt i høring. Ny Storstrømsbro projektet er således i VVM høringsperioden blevet omfattet af »Udkast til vandområdeplan 2015 – 2021 for vanddistrikt Sjælland« (Miljøministeriet 2014c). Der er gennemført beregninger for total tons N/år til vandområderne i den gældende vandplan (2009-2015) og en sammenligning med målbelastningen for kvælstof. Projektet omfatter bla. graveaktiviteter og klapning, som medfører sedimentspild og dermed også potentielt frigivelse af næringsstoffer.

Den samlede kvælstofbelastning til vandområderne i hele anlægsperioden er beregnet til totalt 20,2 tons N. Den største belastning over hele perioden vil ske i Storstrømmen (7,7 tons N/år) og den åbne del af Smålandsfarvandet (7,4 tons N/år), som vil udgøre 1-2 % af målbelastningen. Belastningen til øvrige vandområder vil for alle årene udgøre under 1% af målbelastningen for det pågældende vandområde.

Merbelastningen vil være midlertidig, og det vurderes, at den vil være af en begrænset størrelse, således at den ikke vil være til hinder for opfyldelsen af miljømålene for de enkelte vandområder.

7.8. Ressourceforbrug og råstoffer

7.8.1. Anlægs- og nedrivningsfasen

Anlæg af en ny Storstrømsbro kræver et betydeligt forbrug af råstoffer i form af råjord, sand- og grusmaterialer til dæmningsanlæg på både Masnedø og Falster. Yderligere vil der være et stort forbrug af råstoffer til brofremstilling til den nye bro. Råstoffer tilvejebringes fra råstofgrave på land eller til havs.

Krigers Flak er ved bekendtgørelse nr. 136 af 16. februar 2012 reserveret med henblik på råstofindvinding. Det er hensigten, at Vejdirektoratet vil søge om indvindingstilladelse på Krigers Flak, hvor der anslås at være 90 mio. m³ råstoffer. Alternativt vil Vejdirektoratet efter drøftelse med Miljøministeriet anmode om at få udlagt et andet bygherremråde til råstofindvinding, som udpeges i medfør af råstoflovens regler og efter gennemførelse af nødvendig miljøvurdering og undersøgelse af området.

Vejdirektoratet vil ikke foretage råstofindvinding i fællesområder på havet, medmindre råstofferne ikke kan indvindes andre steder. I så fald vil dette blive drøftet med de relevante myndigheder forinden og relevant lovgivning vil blive overholdt.

Vejdirektoratet vil ligeledes i dialog med Region Sjælland undersøge muligheden for at skaffe adgang til nye eller eksisterende råstofgrave i nærområdet. Såfremt der skal skaffes adgang til råstoffer på land, vil det ske i dialog med Region Sjælland efter relevant lovgivning på området.

Det er muligt at gennemføre disse processer frem til råstofferne planlægges anvendt i perioden 2017-2019.

Der skal udgraves en sejlrende til Orehoved Havn, udgraves arbejdskanaler samt arealer til placering af fundamenter. Mængder og fyldmængderne er behæftet med usikkerhed alt efter udførelsesmetode og endelig udformning af projektet, især da behovet for uddybning af arbejdskanaler og genopfyldning af disse endnu ikke er afklaret. De eksakte mængder afhænger af detailprojekteringen af anlægget.

De primære råstofmængder og udgravninger sker i forbindelse med anlæg af den nye Storstrømsbro. I forhold til arbejde på vand, forventes der udgravet ca. 200.000 m³ materiale ved nye bropiller og ca. 77.500 m³ forventes udgravet til ny sejlrende til Orehoved havn. Til adgangskanaler forventes med de angivne forudsætninger udgravet ca. 597.000 m³ materiale. Der forventes tilført ca. 200.000 m³ friktionsfyld.

I forhold til arbejder på land forventes afgravet ca. 105.000 m³ muld/rabatjord til deponering og efterfølgende genindbygning. Ca. 110.000 m³ råjord skal afrømmes og deponeres til senere genindbygning.

Der skal indbygges ca. 680.000 m³ sandfyld eller tilsvarende i dæmnings. Det forventes, at der skal leveres ca. 95.000 m³ råjord/muld til indbygning.

I det videre arbejde med projektet vil der også blive arbejdet med mulighederne for anvendelse af overskudsmaterialer fra udgravninger af sejlrenden til Orehoved Havn, arbejdskanaler samt arealer til placering af fundamenter med henblik på at minimere forbruget af råstoffer og derved fremme nyttiggørelse.

Til den nye bro forventes anvendt ca. 130.000 m³ beton, ca. 23.000 tons armeringsstål, ca. 4.000 tons forspændt armering og ca. 4.000 tons kabelstål.

Ved nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro er der ikke et større forbrug af materialer etc.

Det vil i den videre detailprojektering blive undersøgt, i hvilket omfang og hvorvidt det vil være muligt at anvende restprodukter som slagger og flyveaske som materialer til blandt andet opbygning af dæmninger. I forhold til anvendelse i banedæmninger vil dette ske i dialog med Banedanmark.

7.9. Affald

7.9.1. Anlægs- og nedrivningsfasen

Det vurderes, at affaldsfrembringelsen fra Storstrømsprojektet ikke har nogen væsentlig negativ virkning på miljøet, da affaldet håndteres efter gældende regler, og affaldsmængderne ikke overstiger mængder, der kan behandles enten lokalt (dagrenovationslignende erhvervsaffald og evt. mindre mængder blandet erhvervsaffald) eller nationalt (beton- og metalaffald samt asfalt og kompositmaterialer).

Anlæg af den nye bro og landanlæg, og især nedrivning af den eksisterende bro vil medføre betydelig produktion af affald/restprodukter af både jern og beton. Den samlede mængde bygningsaffald er opgjort til i alt ca. 225.000 ton, hvoraf beton udgør langt den største fraktion. Alle mængder i overbygningen af den eksisterende bro skal nedrives og efterfølgende bortskaffes som genbrugsmateriale. I underbygningen påregnes fundamentspladerne bevaret i havbunden. Pillefod, parent og pillerkafter nedrives ved sprængning og genanvendes i videst muligt omfang. Efter en nærmere vurdering vil brokker fra underbygningen eventuelt blive efterladt udjævnet på havbunden til opbygning af stenrev og derved nyttiggøres materialerne.

Lovforslagets § 8 indebærer, at transportministeren sikrer, at havbundssedimenterne fra udgravningen ved den nye og gamle bro (arbejdskanaler og fundamenter) samt sejlrende til Orehoved Havn ikke er omfattet af den kommunale affaldshåndtering. Dermed fritages Vordingborg og Guldborgsund Kommuner for at træffe afgørelse i henhold til miljøbeskyttelsesloven om havbundssedimenternes anvendelse til landopfyldning.

Miljøstyrelsen inddrages i forhold til spørgsmålet omkring havbundssedimenternes klassificering i forhold til miljøbeskyttelseslovens bekendtgørelse om affald og sammenhængen med affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3.

På baggrund af en foreløbig vurdering anslås det, at der ikke er tale om affald vedrørende de ca. 95 % af sedimenterne, der består af sand og ler, såfremt denne andel som forud-

sat har gode geotekniske egenskaber, og den kan f.eks. anvendes i anlæg på land som erstatning for primære råstoffer.

Resten af sedimenterne – det vil sige tørven og gytjen samt de sand- og lerarter med ringere geotekniske egenskaber – vil som udgangspunkt blive klassificeret som affald efter den danske affaldsbekendtgørelse.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1, der implementerer affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3, indebærer, at de resterende ca. 5 % af sedimenten som det klare udgangspunkt er undtaget fra affaldsreglerne i miljøbeskyttelsesloven og affaldsreglerne udstedt i medfør heraf. EU's transportforordning vil dog være gældende for transport af disse sedimentter.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.7.3.3 for yderligere om havbundssedimenter.

7.10. Forurenede jord

Der skal i anlægsfasen håndteres jord, der kan være forurenede. Dette vil blive håndteret forskriftsmæssigt i henhold til gældende lovgivning, og placering, opbygningen og driften af eventuelle mellemoplæg af jord vil blive aftalt med Guldborgsund Kommune og Vordingborg Kommune. Der skal inden jordarbejderne påbegyndes udarbejdes jordhåndteringsplaner, som godkendes af miljømyndighederne. I hele processen tilstræbes det, at jord flyttes så få gange som muligt, og at jorden transporteres over kortest mulig afstand.

8. Forholdet til EU-retten

8.1. VVM-direktivet

Anlægsprojektet er som udgangspunkt omfattet af reglerne om vurdering af virkningerne 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»). Direktivet er ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.

I henhold til VVM-direktivet (2011/92/EU), artikel 1, stk. 4, finder direktivet ikke anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig lov, idet målene med direktivet, herunder om at give oplysninger, nås gennem lovgivningsprocessen. Anlægsprojektet er miljøvurderet og forbedret til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med EU-Domstolens praksis vedrørende anvendelsen af VVM-direktivets artikel 1, stk. 4.

Anlægsprojektet, som således er forberedt til Folketingets vedtagelse i enkeltheder ved lov, fremgår af lovforslagets § 1 med bilag 1 og projektbeskrivelsen i lovforslagets afsnit 3. Anlægsprojektets virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, herunder VVM-redegørelsen med tillæg og vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i over-

ensstemmelse med denne beskrivelse af projektet. Anlægsloven udgør den planlægningsmæssige ramme for anlægsprojektet og træder i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige VVM-regler. Anlægsprojektet vil herefter kunne gennemføres uden tilladelser, godkendelser eller dispensationer og uden hensyn til umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af fysiske anlæg i den af § 7 omfattede natur- og miljølovgivning.

VVM-direktivet er som anført ændret ved direktiv 2014/52/EU og herved er artikel 1, stk. 4, ophævet. I stedet er der indsat en ny bestemmelse i VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, hvoraf fremgår, at medlemsstaterne, med forbehold af artikel 7, i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, kan fritage dette projekt fra direktivets bestemmelser om offentlig høring, forudsat at målene med direktivet opfyldes. Den nye bestemmelse indebærer således, at VVM-direktivets almindelige regler også gælder for projekter, der vedtages ved en særlig national lov, men at der i disse tilfælde er hjemmel til at fravige bestemmelserne om offentlig høring, bortset fra reglerne om inddragelse af offentligheden og myndigheder i andre medlemsstater i projekter med grænseoverskridende miljøeffekter (artikel 7). Direktiv 2014/52/EU trådte i kraft den 15. maj 2014 og skal implementeres af medlemsstaterne senest den 16. maj 2017. Direktivet indeholder i artikel 3 overgangsregler, som navnlig har til formål at sikre, at de ændrede krav til VVM-redegørelsen mv. ikke anvendes på projekter, for hvilke VVM-proceduren er indledt før fristen for gennemførelsen af direktivet i national ret. Det fremgår således bl.a. af artikel 3, stk. 2 a), at de hidtil gældende regler i direktiv 2011/92/EU vedrørende indholdet af VVM-redegørelsen og proceduren for vedtagelse af VVM-pligtige anlæg fortsat finder anvendelse på projekter, hvor VVM-redegørelsen er fremlagt før den 16. maj 2017.

Det følger således af overgangsreglerne i direktiv 2014/52/EU, at anlægsprojektet kan vedtages af Folketinget under anvendelse af de hidtil gældende regler i direktiv 2011/92/EU, herunder artikel 1, stk. 4, om projekter vedtaget i enkeltheder ved særlov, således at ændringerne i direktiv 2014/52/EU ikke finder anvendelse på denne vedtagelse.

Lovforslaget indeholder i §§ 3, 4 og 18 bestemmelser, som gennemfører, henholdsvis bemyndiger transportministeren til at gennemføre dele af VVM-direktivet på anlægslovens område.

Det drejer sig navnlig om regler vedrørende screening og supplerende VVM af ændringer og udvidelser af anlægsprojektet efter anlægslovens ikrafttræden, herunder at ændringer mv., som kan være til skade for miljøet, ikke må påbegyndes uden VVM-myndighedens tilladelse (§ 3). I den forbindelse indeholder lovforslagets §§ 3, 4 og 18 også regler om en adskillelse mellem VVM-myndighed og bygherren, herunder om en selvstændig kompetence for Trafikstyrelsen, som gennemfører den ny bestemmelse i VVM-direktivets artikel 9 a, der er indført ved direktiv 2014/52/EU.

Lovforslagets § 3, stk. 5, indeholder en bemyndigelse til, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren

kan fastsætte nærmere regler om VVM-behandlingen af projektændringer mv., herunder om bygherrens anmeldelse af sådanne ændringer mv. til Trafikstyrelsen, gennemførelse af screeningen, indholdet af en eventuel supplerende VVM-redegørelse samt høring af offentligheden og andre myndigheder.

Desuden indeholder lovforslagets § 4, stk. 6, en bemyndigelse til, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte nærmere regler, bl.a. om en samordnet og/eller fælles procedure for vurderingerne, hvor eventuelle projektændringer mv. skal vurderes efter både VVM-reglerne og habitatreglerne.

Der kan i medfør af disse bemyndigelser i lovforslagets § 3, stk. 3, og § 4, stk. 3, også fastsættes regler, som, i det omfang det er relevant for gennemførelsen af anlægsprojektet, implementerer de nye regler i direktiv 2014/52/EU på anlægslovens område.

Reglerne i lovforslagets §§ 3 og 4 og 18 samt de i medfør af § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6, eventuelt fastsatte regler vil i forhold til behandlingen af ændringer og udvidelser af anlægsprojektet erstatte de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, herunder VVM-reglerne i planloven, kystbeskyttelsesloven og råstofloven samt bekendtgørelserne om VVM udstedt i medfør af planloven, råstofloven og kystbeskyttelsesloven. Der henvises til lovforslagets § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6, samt bemærkningerne hertil.

Der kan, hvis det findes hensigtsmæssigt, udstedes en bekendtgørelse med regler fastsat i henhold til lovforslagets § 3, stk. 5, og § 3, stk. 6, om de nærmere krav til tilladelse, VVM mv.

8.2. SMV-direktivet

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42 af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (SMV-direktivet) pålægger myndigheder i medlemsstaterne, der er ansvarlige for udarbejdelse af sådanne planer og programmer, som omfattes af direktivet, at gennemføre en miljøvurdering, inden planen eller programmet godkendes eller vedtages endeligt. SMV-direktivet er gennemført i dansk ret ved miljøvurderingsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 939 af 3. juli 2013 om miljøvurdering af planer og programmer.

SMV-direktivet fastlægger bestemmelser for en miljøvurdering på et højere, mere strategisk niveau end VVM-direktivet, som angår konkrete projekter.

Lovforslaget angår et konkret anlægsprojekt for en ny Storstrømsbro med tilhørende landanlæg i Danmark, og dette projekt er forberedt til at kunne vedtages i enkeltheder af Folketinget i overensstemmelse med VVM-direktivets bestemmelse om projektvedtagelser ved national særlov. Anlægsprojektet falder dermed uden for SMV-direktivets formål om strategisk miljøvurdering af planer og programmer, som er rammesættende for senere beslutningsprocedurer.

I Europa-Kommissionens hidtil eneste rapport om SMV-direktivets anvendelse og virkning er det endvidere lagt til grund, at hverken love, lovforslag eller politikker omfattes

af SMV-direktivets begreber »planer« og »programmer«, og dermed af direktivets anvendelsesområde, jf. »Rapport fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om anvendelsen og virkningen af direktivet om strategisk miljøvurdering« (KOM/2009/0469).

I Danmark har myndighederne i praksis anlagt en tilsvarende forståelse af miljøvurderingslovens anvendelsesområde, således at der ikke – i tilslutning til VVM-undersøgelserne – er gennemført strategisk miljøvurdering efter denne lov af konkrete anlægsprojekter, som skal vedtages af Folketinget ved anlægslov.

For så vidt angår anlægsfasen er der i lovforslagets § 5, for at sikre klarhed om forholdet til miljøvurderingsloven, foreslået en udtrykkelig bestemmelse om, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet ikke skal vurderes efter reglerne i miljøvurderingsloven. Dette er i overensstemmelse med den ovenstående forståelse af de gældende regler, hvorefter SMV-direktivet og miljøvurderingslovens procedurer ikke finder anvendelse på konkrete anlægsprojekter som det foreliggende. Bestemmelsen har navnlig til formål at gøre det klart, at eventuelle beslutninger om ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter lovens vedtagelse ikke udløser krav om screening eller miljøvurdering efter miljøvurderingsloven, uanset om sådanne ændringer mv. måtte udløse krav om supplerende VVM-procedure og/eller habitatvurdering efter lovforslagets §§ 3 og 4.

8.3. Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet (Natura 2000)

I medfør af habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiverne er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder). Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området ("konsekvensvurdering"), såfremt projektet efter en foreløbig vurdering rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade Natura 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.

I dette tilfælde udgør vedtagelsen af anlægsloven godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området skal derfor være gennemført inden anlægslovens vedtagelse, evt. i tilknytning til VVM-proceduren. Der er således i forbindelse med VVM-undersøgelserne af anlægsprojektet udført de nødvendige habitatvurderinger af projektets påvirkninger af de ovennævnte Natura 2000-områder.

Efter fravigelsesbestemmelsen i artikel 6, stk. 4, kan et projekt, der kan skade et Natura 2000-område, alligevel gennemføres under en række kvalificerede betingelser og en procedure, der omfatter en orientering af EU-Kommissionen, eller, såfremt projektet kan skade såkaldt prioriterede

arter og naturtyper (særligt sjældne eller specielle), indhentelse af en udtalelse fra Kommissionen, medmindre projektet gennemføres af hensyn til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet.

Fravigelsesproceduren i artikel 6, stk. 4, er ikke taget i anvendelse i forbindelse med forberedelsen af anlægsprojektet til Folketingets vedtagelse, idet de nævnte habitatvurderinger viser, at projektet ikke vil skade Natura 2000-områderne. Vurderingerne er foretaget inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, i overensstemmelse med den hidtidige praksis.

Lovforslagets § 4 om habitatvurderinger af eventuelle projektændringer mv. efter anlægslovens ikrafttræden indeholder bestemmelser, som gennemfører, henholdsvis bemyndiger transportministeren til at gennemføre, dele af habitatdirektivets artikel 6 på anlægslovens område. 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). Medlemsstaterne kan i henhold til direktivets artikel 16 fravige bl.a. bestemmelserne i artikel 12 og 13, hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde. Fravigelse kan kun ske i visse kvalificerede tilfælde, som er afgrænset i artikel 16.

En tilsvarende beskyttelsesordning med fravigelsesbestemmelser gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9 for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Habitatdirektivets artikel 12 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, som ikke fraviges ved dette lovforslag.

I VVM-redegørelse, Miljøvurdering, rapport 517 og bemærkningerne til anlægsloven er der beskrevet en række afværgforanstaltninger. Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges Vejdirektoratet til at gennemføre disse foranstaltninger uden yderligere tilladelse, godkendelse eller dispensation mv. efter anden lovgivning, som det nærmere fremgår af lovforslagets §§ 6 og 7.

Som anført i beskrivelsen af de miljømæssige konsekvenser, vurderes det, at ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (Fuglebeskyttelsesdirek-

tivet), EU-Tidende 2009, nr. L 20, side 7, og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet), EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135, vil blive negativt påvirket af det samlede anlægsprojekt.

Lovforslagets § 4, stk. 5, indeholder en bemyndigelse for transportministeren til efter forhandling med miljøministeren at fastsætte regler om beskyttelse af arter optaget på habitatdirektivets bilag IV, herunder om fravigelse af beskyttelsen, ved afgørelser om tilladelse til ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter anlægslovens ikrafttræden. Fastsættes der regler, er det hensigten at de i væsentlige træk svarer til beskyttelsesordningen i habitatbekendtgørelsens § 11 og den tilknyttede fravigelsesbestemmelse i bekendtgørelsens § 12. Der henvises til lovforslagets § 4, stk. 5, med tilhørende bemærkninger.

Regler fastsat i henhold til § 4, stk. 5, vil således medvirke til at sikre, at projektændringer mv. i anlægsfasen gennemføres under overholdelse af forpligtelserne til artsbeskyttelse efter de omhandlede direktiver.

8.4. Affaldsdirektivet

Lovforslaget gennemfører undtagelsen i artikel 2, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EU-tidende 2008 nr. L 312, s. 3) i dansk ret for anlægsprojektet.

Der henvises til bemærkningerne i afsnit 3.7.3.3.

8.5. Miljøstraffedirektivet

Efter artikel 3, stk. 1, litra h, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (2008/99/EF) af 19. november 2008 om straffetlig beskyttelse af miljøet (miljøstraffedirektivet), skal medlemsstaterne sikre, at enhver adfærd, der forårsager betydelig beskadigelse af levesteder inden for et beskyttet område udgør strafbar handling, hvis den er ulovlig og begås forsætligt eller i det mindste ved grov uagtsomhed. Ved »levested inden for et beskyttet område« forstås alle levesteder for arter, for hvilke et område er klassificeret som særligt beskyttet område i henhold til artikel 4, stk. 1 eller 2, i fuglebeskyttelsesdirektivet (direktiv 79/409/EØF), eller alle naturtyper eller levesteder for arter, for hvilke en lokalitet er udpeget som særligt bevaringsområde i henhold til artikel 4, stk. 4, i habitatdirektivet (direktiv 92/43/EØF).

Efter miljøstraffedirektivets artikel 3, stk. 1, litra f, skal medlemsstaterne sikre, at drab på, destruktion, besiddelse eller indfangning/-samling af beskyttede vilde dyre- eller plantearter, udgør strafbar handling, hvis den er ulovlig og begås forsætligt eller i det mindste ved grov uagtsomhed, medmindre adfærden vedrører et ubetydeligt antal af sådanne arter og kun har ubetydelig indvirkning på arternes bevaringsstatus. De omhandlede dyre- og plantearter er dem, der er opført i bilag IV til habitatdirektivet og bilag I til og omhandlet i artikel 4, stk. 2, i fuglebeskyttelsesdirektivet.

Bestemmelserne er gennemført ved de almindeligt gældende forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, og jagt- og vildforvaltnings-

loven, der fortsat gælder for arbejder som led i gennemførelsen af anlægsprojektet.

8.6. Udbudsdirektivet

Projektet er underlagt EU-reglerne vedrørende udbud, herunder direktiv 2004/18/EF (udbudsdirektivet) og direktiv 2004/17/EF (forsyningsvirksomhedsdirektivet), implementeret ved henholdsvis bekendtgørelse nr. 712 af 15. juni 2011 og bekendtgørelse nr. 936 af 16. september 2004, der finder anvendelse for varer, tjenesteydelser og bygge- og anlægsgødder.

EU's udbudsregler gælder statslige og lokale myndigheder samt offentlige virksomheder. Endvidere gælder direktiverne for organer, der er kontrolleret af det offentlige - de såkaldte offentligretlige organer - der er oprettet specielt med henblik på at imødekomme almenhedens behov, dog ikke behov af industriel eller kommerciel karakter.

EU's udbudsregler indebærer en pligt for ordregivere til at følge bestemte procedurer ved indgåelse af visse offentlige kontrakter. Det er kun gensidigt bebyrdende aftaler, hvor en ordregiver over for en økonomisk aktør indvilliger i at betale en aftalt sum penge eller en anden form for økonomisk modydelse for en ydelse, der er omfattet af udbudsdirektiverne.

Det følger af gensidighedsbegrebet, at relationerne mellem parterne typisk vil hvile på et privatretligt grundlag. Direktiverne finder således kun anvendelse på ydelser, der udføres på grundlag af tildeling af ordrer. Ydelser, der udføres på et andet grundlag, f.eks. love eller administrative bestemmelser, er som udgangspunkt ikke omfattet, forudsat det ikke er nødvendigt at udfylde lovgrundlaget med en kontrakt, der beskriver aktørens præcise pligter.

De kontrakter, som Vejdirektoratet mv. vil kunne indgå som følge af denne lov med eksempelvis rådgivende ingeniører, entreprenører og eksterne konsulenter, vil derimod skulle udbydes efter de gældende nationale regler, der implementerer EU-reglerne herom.

8.7. Vandrammedirektivet

Det følger af vandrammedirektivet, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger, EU-tidende 2000 nr. L327, side 1, der er implementeret ved miljømålsloven, at alle vandområder, grundvand, vandløb, søer og den kystnære del af havet, skal have »god tilstand« i 2015.

Miljømålsloven foreskriver bl.a. brugen af vandplaner, der sætter rammerne for opfyldelse af målet i EU's Vandrammedirektiv, om at alle vandområder skal have god stand. Loven medfører, at der skal udarbejdes en vandplan og -handleplan for hvert hovedvandopland samt en Natura 2000-plan og -handleplan for hvert Natura 2000-område.

Det er som led i udarbejdelsen af VVM-redegørelsen vurderet, at anlæg af en ny Storstrømsbro og driften heraf samt nedrivning af den gamle Storstrømsbro kan ske inden for rammerne af vandrammedirektivet.

Vej- og broanlægget går primært gennem områder med drikkevandsinteresser og i mindre grad gennem områder med særlige drikkevandsinteresser.

I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af landanlægget på Masnedø ikke påvirker drikkevandsindvindingen til Mågevejens Vandværk. En ny forsyningsstruktur med eventuel tilknytning til Vordingborg Forsyning kan fremskyndes, idet vandværket ikke forventes at kunne opnå en fornyet indvindingstilladelse, når den gældende tilladelse udløber i 2029.

Ved de midlertidige grundvandssænkninger forventes det oppumpede grundvand at blive udledt til Storstrømmen, og påvirkningen af Storstrømmen ved udledningen vurderes at være ubetydelig. Der vil ikke være permanente grundvandssænkninger og dermed ingen påvirkning af grundvandet, når den nye Storstrømsbro er anlagt.

8.8. Forholdet til Århus-konventionen

Lovforslaget lever op til kravene i konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen). 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 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

I forhold til anlægsprojektet finder Århus-konventionen bl.a. anvendelse på de vurderinger af miljøpåvirkningerne, der er påkrævet efter VVM-direktivet, herunder ændringer af projektet, der kan have væsentlig virkning på miljøet. Trafikstyrelsens godkendelse af ændringer mv. i anlægsprojektet efter den foreslåede bestemmelse i § 3 træder i stedet for en normal VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning, og udgør i relation til VVM-direktivet det tilladelsesmæssige grundlag for projekteringen og anlæggelsen af en ny Storstrømsbro med tilhørende landanlæg mv. Denne afgørelse er derfor omfattet af Århus-konventionens artikel 6 og 9, stk. 2, og VVM-direktivets artikel 11. Det samme gælder de foreslåede regler om supplerende VVM-vurdering i forslaget til § 3, stk. 2.

Konventionen finder endvidere anvendelse på anlægsloven. Da anlægsloven vedtages efter betingelserne for anvendelse af VVM-direktivets undtagelsesbestemmelse i artikel 1, stk. 4 (tidligere), opfylder anlægsloven, herunder implementeringsredegørelsen, samtidig krav om offentlighedens inddragelse efter Århus-konventionen.

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.

Det følger af EU-Domstolens dom af 18. oktober 2011 de forenede sager C-128/09 – C-131/09, C-134/09 og C-135/09, Boxus og Roua m.fl., præmis 57, at Århuskonventionens artikel 9, stk. 2, og VVM-direktivets artikel 11 skal fortolkes således, at når et projekt, som er omfattet af disse bestemmelsers anvendelsesområde, er vedtaget ved en lov, skal spørgsmålet om, hvorvidt denne lov opfylder betingelserne i VVM-direktivets artikel 1, stk. 4 (nu artikel 2, stk. 5), i henhold til nationale processuelle regler kunne prøves ved en domstol eller et ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ. Det følger endvidere af 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. Også denne forpligtelse anses i relation til nærværende lovforslag for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål. Efter Århuskonventionens artikel 9, stk. 4, må procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 1-3 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. 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 anlægslovs forenelighed med f.eks. VVM-direktivet for de danske domstole. Tilsvarende gælder for afgørelser truffet efter anlægsloven eller efter love eller regler omfattet af forslaget til § 10. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, præciseres i forslaget § 19, 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 samtlige retsinstanser.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 22. december 2014 til den 23. januar 2015 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Vordingborg Kommune, Guldborgsund Kommune, Region Sjælland, Kommunernes Landsforening, Danmarks Na-

turfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), ITD, Movia, Forenede Danske Motorejere (FDM), Rådet for Sikker Trafik, Dansk Cyklist-

forbund, Dansk Byggeri, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Vejforening, Rådet for Bæredygtig Trafik, Det Økologiske Råd, Dansk Ornitologisk Forening og Dansk Vandrerlaug.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Udgift for staten til anlæg af broen inkl. tilknyttede delprojekter og aktiviteter, herunder nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro. Udgifter for staten til drift og vedligehold af vej, bane og bro. Udgifter for Energinet.dk til omlægning af søkabler.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen. Administrative konsekvenser ved håndtering af natur- og miljølovgivningen for kommuner, region og flere statslige institutioner.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægs- og nedrivningsperioden. Anlæg af en ny Storstrømsbro vil forbedre trafikafviklingen for bane- og vejtrafik på strækningen og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet. Det vil forbedre virksomhedernes muligheder for at have et effektivt samspil med kunder, underleverandører og samarbejdspartnere.	Virksomheder, der eksproprieres, vil lide et økonomisk tab, som dog kompenseres ved ekspropriationsforretningen. Endvidere kan virksomheder, der skal flytte ledninger som følge af gæstprincipper, blive pålagt udgifter.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Miljømæssige konsekvenser	Den samlede støjbelastning i området falder i forhold til 0-alternativet, der er den fremskrevne situation, hvis broen ikke bliver anlagt.	Arealindgreb, barrierevirkning og forstyrrelser af befolkning, natur, landskab og kulturmiljø bl.a. ved nye dæmningsanlæg på land og barriere for mennesker og dyr. Forstyrrelser af befolkning og natur vil især være knyttet til anlægsfasen. Der er dog indarbejdet en række afværgeforanstaltninger i projektet mhp. at kompensere indvirkningerne på miljøet.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til	

Rådets direktiver bliver hverken direkte eller indirekte berørt af vejanlægget. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget.

Til § 1

I *stk. 1, nr. 1*, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro forsynet med en dobbeltrettet fælles cykel- og gangsti over Storstrømmen mellem Falster og Masnedø samt tilhørende landanlæg.

Transportministeren bemyndiges således med bestemmelsen til at anlægge den ca. 4 km lange vej- og jernbanebro. Bemyndigelsen omfatter også anlæg af landanlæg, der består af cirka 6,5 km nyt vejanlæg på land, hvoraf cirka 4,5 km af vejanlægget er lokale kommuneveje og serviceveje på hhv. Masnedø og Falster, og de resterende 2 km vej på land samt det stykke vej, der løber på broen, er statsvej. Landanlægget omfatter ligeledes et nyt jernbaneanlæg, der er placeret fra cirka 450 meter syd for brofæstet for Masnedøbroen til det eksisterende jernbanetracé ved Gåbense på Falster, hvoraf cirka 4 km ligger på selve broanlægget, og de resterende 2 km placeres på land som en del af landanlægget.

Der henvises til afsnit 3.1-3.3 i de almindelige bemærkninger.

I *stk. 1, nr. 2*, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at gennemføre eller få gennemført relaterede projekter til de i nr. 1 nævnte anlægsprojekter, herunder anlæg af en ny sejlrende til Orehoved Havn og omlægning af søkabler og kabler mellem og på Falster, Masnedø og Sjælland efter aftale med ledningsejerne.

Med bestemmelsen bemyndiges transportministeren til at etablere en ny sejlrende til Orehoved Havn. Det er nødvendigt at etablere en ny sejlrende, da den eksisterende sejlrende kommer til at ligge for tæt på den nye bro.

Der henvises til afsnit 3.4 og 7 i de almindelige bemærkninger.

Transportministeren bemyndiges desuden med bestemmelsen til at gennemføre eller få gennemført omlægning af søkabler og kabler mellem og på Falster, Masnedø og Sjælland efter aftale med ledningsejerne.

Etableringen af den nye Storstrømsbro og fjernelsen af den eksisterende bro medfører et behov for at flytte en del af de eksisterende højspændingsforbindelser i Storstrømmen. Energinet.dk har tre 132 kV kabelforbindelser bestående af fem kabler over Storstrømmen. Alle fem kabler bliver i større eller mindre grad påvirket af den kommende bro. Endvidere vil flere af de eksisterende kabelovergangsstationer i området på land blive påvirket af projektet, og der vil således også ske kabelomlægning på land.

Da Energinet.dk er ejer af søkablerne og kabler på Falster, Masnedø og Sjælland, gennemføres og finansieres omlægningen efter aftale af Energinet.dk. Søkabler og kablerne på

ejendommene antages at ligge på det almindelige gæsteprincip vilkår, jf. også den foreslåede § 13 og bemærkningerne hertil.

Såfremt transportministeren måtte pålægge Energinet.dk helt eller delvist at fjerne eksisterende kabler, inden nye kabler kan etableres, giver nærværende bestemmelse hjemmel til, at Energinet.dk kan godtgøres de eventuelle omkostninger, som Energinet.dk måtte få som følge heraf – eksempelvis som følge af nedregulering af havvindmølleparker, der er afhængig af kablerne til transport af den producerede strøm.

Omlægning af andre kabler og ledninger end de nævnte ovenfor kan foretages med hjemmel i den foreslåede *stk. 1, nr. 4*, og følger det almindelige gæsteprincip, jf. den foreslåede § 13, og er således ikke omfattet af den foreslåede *stk. 1, nr. 2*.

Der henvises til afsnit 3.14, og 7 i de almindelige bemærkninger.

I *stk. 1, nr. 3*, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at nedrive den eksisterende Storstrømsbro mellem Falster og Masnedø, når den ny Storstrømsbro er anlagt og taget i brug.

Der henvises til afsnit 3.4, 3.11, og 7 i de almindelige bemærkninger.

I *stk. 1, nr. 4*, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af de i nr. 1-3 nævnte projekter.

Med denne bestemmelse gives der hjemmel til at foretage alle de nødvendige dispositioner, der skal til for at gennemføre anlægsprojektet, herunder afværgeforanstaltninger, klappning af overskydende materiale fra havbunden, råstofindvinding til søs eller på land, ledningsomlægning, der ikke følger af den foreslåede nr. 2, mv.

Bestemmelsen medfører dog ikke i sig selv, hvilket også er gældende for nr. 1-3, at de omtalte anlæg og dispositioner kan udføres uden nødvendige godkendelser, tilladelser eller dispensationer som følge af anden lovgivning, medmindre anden lovgivning er fraveget med nærværende lovforslag.

I medfør af den foreslåede *stk. 2* illustreres de strækninger, som lovforslaget omhandler, dvs. linjeføringen af den ny Storstrømsbro inklusiv landanlæg og den eksisterende Storstrømsbro, på kortet i lovens bilag 1. Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.2 og bilag 1.

Til § 2

Med bestemmelsen foreslås det, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog §§ 3 og 4.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i over-

ensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, herunder lovens bilag 1, projektbeskrivelsen i lovforslagets afsnit 3 og 4 i de almindelige bemærkninger, VVM-redegørelsen med tillæg og Miljøvurdering, rapport nr. 517 og 518, jf. lovforslagets afsnit 2 i de almindelige bemærkninger.

Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, dvs. den VVM-redegørelse med tillæg og vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven. Anlægsloven træder i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige VVM-regler, og anlægsloven udgør også godkendelsen af anlægsprojektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Anlæg, der vedtages i enkeltheder ved særlig lov, er undtaget fra planlovens normale regler om VVM, jf. planlovens § 11 h. Ved meddelelse af en VVM-tilladelse efter de almindelige regler vil 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 (idet grænserne dog kan være skærpede i andre vilkår eller afgørelser mv. vedrørende projektet).

Bestemmelsen i § 2 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. I henhold til denne bestemmelse påhviler det således Vejdirektoratet som bygherre og i praksis deres entreprenører at udføre de pågældende bygge- og anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet, herunder påvirkninger af Natura 2000-områder, holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. ovenfor. Det er transportministeren, der fører tilsyn hermed.

Som det fremgår af henvisningen til §§ 3 og 4, indebærer bestemmelsen i § 2 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette sker i overensstemmelse med reglerne i §§ 3 og 4.

Der henvises til afsnit 3.7.2 og 7 i de almindelige bemærkninger.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. § 18.

Bestemmelsen tager navnlig sigte på ændringer mv. i anlægsfasen, som kan være til skade for miljøet, og som ikke kan holdes inden for de udførte vurderinger af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet i den VVM-redegørelse med tillæg, som er tilvejebragt forud for anlægsloven eller supplerende VVM-redegørelser, som måtte være tilvejebragt efter § 3. Det kan både dreje sig om ændringer i de fysiske anlæg og om ændringer i byggeaktiviteterne i anlægsfasen. Bestemmelsen finder alene anvendelse i anlægsfasen, indtil anlægsprojektet i sin helhed er færdigt. Derefter vil anlægget og eventuelle behov for at foretage ændringer eller udvidelser af anlægget være reguleret af de almindelige regler i natur- og miljølovgivningen.

Bestemmelsen gælder ændringer eller udvidelser, når disse kan være til skade for miljøet, hvilket svarer til pkt. 13 a i VVM-direktivets bilag II. Der forventes ikke ændringer eller udvidelser omfattet af VVM-direktivets bilag I (obligatorisk VVM-pligt), men i givet fald vil disse også være omfattet af bestemmelsen. Det følger af VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, at bl.a. sådanne ændringer eller udvidelser af allerede godkendte projekter skal være undergivet et krav om tilladelse.

Begrebet »ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet« skal forstås i overensstemmelse med det tilsvarende begreb i VVM-direktivets bilag II, pkt. 13 a, og i bekendtgørelse nr. 1184 af 6. november 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet i medfør af lov om planlægning (VVM-bekendtgørelsen) bilag 2, pkt. 14.

Kravet om forudgående tilladelse gælder også i de tilfælde, hvor en screening efter stk. 2 fører til, at der ikke skal gennemføres supplerende VVM. Trafikstyrelsen kan også fastsætte vilkår for en sådan tilladelse efter eventuelle regler fastsat i medfør af stk. 5, nr. 3, jf. nedenfor.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i *stk. 2*, at Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse fra Vejdirektoratet afgør, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, inden der gives tilladelse efter stk. 1 (screening). Vurderer Trafikstyrelsen, at der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, udarbejder Vejdirektoratet denne. Trafikstyrelsen foretager offentliggørelse af den supplerende VVM-redegørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Den tiltænkte proces indebærer, at Vejdirektoratet som bygherre skal anmelde ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet. De nærmere krav til anmeldelsen fastsættes i regler i medfør af stk. 5, nr. 1. Anmeldelsen skal være forudgående, og projektændringer og -udvidelser, der kan være til skade for miljøet, må ikke påbegyndes, før Trafikstyrelsen har truffet afgørelse efter stk. 1.

Trafikstyrelsen vurderer således i tvivlstilfælde på grundlag af anmeldelsen og eventuelle yderligere indhentede oplysninger, om de miljømæssige virkninger af den anmeldte projektændring mv. ligger inden for rammerne af de hidtil udførte vurderinger af anlægsprojektets virkninger på miljøet, jf. § 2. I givet fald meddeler Trafikstyrelsen, at den anmeldte projektændring mv. kan gennemføres. Hvis det ikke er tilfældet, skal Trafikstyrelsen ved en screening vurdere, om der skal gennemføres supplerende VVM.

Trafikstyrelsens afgørelse om, hvorvidt der er pligt til at udarbejde en supplerende VVM-redegørelse (screeningen), skal træffes i overensstemmelse med de almindelige kriterier i VVM-direktivets bilag III. Der kan fastsættes regler herom i medfør af stk. 5, nr. 3.

I overensstemmelse med VVM-direktivet er det fastsat, at den supplerende VVM-redegørelse udarbejdes af bygherren, altså Vejdirektoratet.

Der fastsættes i medfør af stk. 5, nr. 2, regler om, at Trafikstyrelsen kan anmode andre myndigheder, herunder Banedanmark, om relevante oplysninger og vurderinger til brug for både screeningen og, i tilfælde af VVM-pligt, den supplerende VVM-redegørelse.

Trafikstyrelsen skal påse, at den supplerende VVM-redegørelse overholder de krav til indholdet af redegørelsen, som fremgår af regler fastsat i medfør af stk. 5, nr. 3, i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 5, jf. direktivets bilag IV.

Trafikstyrelsen foretager offentliggørelse af den supplerende VVM-redegørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder og varetager behandlingen af indkomne høringssvar.

På grundlag af den foretagne høring træffer Trafikstyrelsen afgørelse om, hvorvidt projektændringen mv. kan tillades, herunder eventuelt på vilkår. Der kan fastsættes regler herom i medfør af stk. 5, nr. 4. Afgørelsen skal offentliggøres i overensstemmelse med regler fastsat efter stk. 5, nr. 5.

Det foreslås i *stk. 3*, at bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet, ikke finder anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

Bestemmelserne i stk. 1 og 2 samt reglerne fastsat i medfør af stk. 5 vil således erstatte de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, herunder VVM-reglerne i planloven, kystbeskyttelsesloven og råstofloven samt bekendtgørelse nr. 764 af 23. juni 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM-bekendtgørelsen), som er udstedt i medfør af lov om planlægning, bekendtgørelse nr. 579 af 29. maj 2013 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet, som er udstedt i medfør af bl.a. kystbeskyttelsesloven, og bekendtgørelse nr. 1422 af 12. december 2011 om miljømæssig vurdering af råstofindvinding på havbunden, som er udstedt i medfør af råstofloven.

Det foreslås i *stk. 4*, at Trafikstyrelsens afgørelser efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Bestemmelsen omfatter både screeningsafgørelser om, hvorvidt der skal gennemføres en supplerende VVM (VVM-pligt) og afgørelser om VVM-tilladelse, herunder om vilkår for en sådan tilladelse. Forslaget om afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af hensyn til anlægsprojektets fremdrift og økonomi samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere mv. i anlægsperioden. Afgørelserne vil derimod kunne indbringes for domstolene, jf. lovforslagets § 19.

Det foreslås i *stk. 5*, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om sagsbehandlingen, herunder om gennemførelsen af screeningen og den supplerende VVM samt om afgørelser efter stk. 1 og 2. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 vil sammen med reglerne fastsat i medfør af stk. 5 med virkning for anlægsprojektet erstatte de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, jf. bemærkningerne til stk. 5 nedenfor. Reglerne i medfør af

stk. 5 vil blive fastsat i overensstemmelse med VVM-direktivet.

Efter *nr. 1* kan der fastsættes regler om anmeldelsen efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafikstyrelsen, herunder om både formen og indholdet af bygherrens anmeldelse. Der kan bl.a. fastsættes regler om, hvilke oplysninger der er nødvendige for, at en screening kan foretages, samt regler om, at Vejdirektoratet til anmeldelsen skal anvende et bestemt skema.

Efter *nr. 2* kan der fastsættes regler om pligt for andre myndigheder og Vejdirektoratet til at give de oplysninger, der er nødvendige for vurderingen af ændringer eller udvidelser efter stk. 2. Reglerne vil forpligte andre myndigheder, herunder Banedanmark og Vejdirektoratet, til på Trafikstyrelsens anmodning at videregive relevante oplysninger og vurderinger til brug for både screeningen og, i tilfælde af VVM-pligt, den supplerende VVM. Oplysningerne skal stilles til rådighed for den byherre (Vejdirektoratet), som skal forestå anmeldelsen henholdsvis udarbejde den supplerende VVM-redegørelse, jf. stk. 2.

Efter *nr. 3* kan der fastsættes regler om gennemførelsen af Trafikstyrelsens vurdering efter stk. 2 og om indholdet af VVM-redegørelsen. Bestemmelsen vedrører både den indledende vurdering af, om der er VVM-pligt (screeningen) og gennemførelsen af den supplerende VVM, hvor dette er påkrævet, herunder udarbejdelsen af den supplerende VVM-redegørelse samt høringen af offentligheden og berørte myndigheder over denne redegørelse.

Fastsættes der regler, er det hensigten, at reglerne i væsentlig udstrækning svarer til indholdet af VVM-bekendtgørelsens § 3, jf. bilag 3 (Afgørelse om VVM-pligt/ikke VVM-pligt), § 4 (Fastlæggelse af VVM-redegørelsens indhold (scoping)), § 5, jf. bilag 4 (VVM-redegørelsen) og § 6 (Høring af offentligheden over VVM-redegørelsen). Reglerne vil dog skulle fastsættes under hensyn til, at de alene angår dette anlægsprojekt bl.a. derved, at en supplerende VVM efter anlægsloven ikke gennemføres i tilknytning til en kommunal planlægningsproces, som det normalt er tilfældet ved VVM efter planloven. Der vil endvidere kunne tages hensyn til, at § 3 alene angår projektændringer mv. og supplerende miljøvurderinger i forhold til det VVM-materiale, som har været genstand for offentlige høringer mv. Den supplerende VVM-redegørelse vil af disse grunde kunne have et i sammenhængen begrænset omfang.

For så vidt angår høringen af offentligheden, vil der også kunne fastsættes en frist, som er kortere end efter VVM-bekendtgørelsen (8 uger), idet VVM-direktivet kræver en minimumsfrist på 30 dage.

Efter *nr. 4* kan der fastsættes regler om, at Trafikstyrelsen kan fastsætte vilkår for afgørelsen om tilladelse efter stk. 1, herunder om indholdet af sådanne vilkår. Der skal kunne fastsættes vilkår om, at bygherren skal iværksætte bestemte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe eller neutralisere de skadelige virkninger på miljøet, som kan fremgå af den supplerende miljøkonsekvensvurdering, når en sådan vurdering er tilvejebragt. Der skal endvidere kunne

fastsættes vilkår, som varetager hensyn efter de regler i natur- og miljølovgivningen, som er fraveget ved lovforslagets §§ 7 og 8, idet projektændringen mv. i medfør af §§ 7 og 8 kan gennemføres uden en ellers påkrævet tilladelse, godkendelse eller dispensation efter denne lovgivning. Desuden skal der kunne fastsættes de vilkår, der anses for at være væsentlige forudsætninger for godkendelsen af projektændringen mv.

Der skal også kunne fastsættes vilkår, f.eks. om afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen, i de tilfælde, hvor der meddeles tilladelse til ændringen mv., uden at der er gennemført supplerende VVM, fordi screeningen har konkluderet, at der ikke er VVM-pligt.

Efter *nr. 5* kan der fastsættes regler om offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af den supplerende VVM-redegørelse. Reglerne skal opfylde VVM-direktivets krav til offentliggørelse af miljøvurderingerne og grundlaget for disse samt om offentliggørelse af de omhandlede afgørelser, herunder også afgørelser om, at der ikke er VVM-pligt. Bestemmelsen om eventuel udelukkende digital annoncering svarer til planlovens § 11 g, stk. 2, 3. pkt., og § 11 h, stk. 2.

Der henvises til afsnit 3.7.1 og 8.1 i de almindelige bemærkninger.

Til § 4

Det foreslås i *stk. 1*, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen på baggrund af en konsekvensvurdering af ændringen eller udvidelsen, jf. stk. 2.

Det foreslås i *stk. 2*, at vurderer Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse fra Vejdirektoratet, jf. § 3, stk. 2, at en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, foretager Trafikstyrelsen en nærmere konsekvensvurdering af virkningerne af ændringen eller udvidelsen på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningen for det pågældende område. Viser konsekvensvurderingen, at det ikke kan udelukkes, at ændringen eller udvidelsen vil skade Natura 2000-området, kan Trafikstyrelsen ikke meddele tilladelse til det anmeldte, jf. dog stk. 6, nr. 7.

De foreslåede bestemmelser svarer til § 7, stk. 1 og 2, i bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter med senere ændringer (habitatbekendtgørelsen), som gennemfører artikel 6, stk. 3, i habitatdirektivet (92/43/EØF).

Det foreslås, at Trafikstyrelsen tillægges kompetencen til at behandle anmeldte projektændringer mv. i forhold til Natura 2000-reglerne.

Der henvises herved til afsnit 3.7.2 i de almindelige bemærkninger og lovforslagets § 18 med bemærkninger.

De foreslåede bestemmelser indebærer, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, der utvivlsomt ikke kan på-

virke et Natura 2000-område væsentligt, kan gennemføres uden forudgående anmeldelse. Øvrige projektændringer skal af Vejdirektoratet anmeldes til Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen vurderer således i tvivlstilfælde på grundlag af anmeldelsen og eventuelle yderligere indhentede oplysninger, om virkningerne af den anmeldte projektændring mv. ligger inden for rammerne af de hidtil udførte vurderinger af anlægsprojektets virkninger på Natura 2000-områder. I givet fald meddeler Trafikstyrelsen, at den anmeldte projektændring mv. kan gennemføres. Hvis det ikke er tilfældet, skal Trafikstyrelsen foretage en foreløbig vurdering af den anmeldte projektændring eller -udvidelse (screening). Den foreløbige vurdering udføres for at vurdere, om projektændringen mv. kan have en væsentlig påvirkning på et Natura 2000-område. Formålet med den foreløbige vurdering er at tage stilling til, om ændringen mv. har en karakter, så en nærmere konsekvensvurdering er påkrævet.

Det følger af EU-Domstolens praksis vedrørende habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, jf. bl.a. dom af 7. september 2004 i sag C-127/02 Waddenzee (præmis 45), at såfremt det på baggrund af objektive kriterier ikke kan udelukkes, at projektændringen mv. i sig selv eller i forbindelse med andre projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der gennemføres en sådan nærmere konsekvensvurdering. Hvis en væsentlig påvirkning kan udelukkes på grundlag af den foreløbige vurderings resultat, kan ændringen mv. tillades efter stk. 1.

Når Trafikstyrelsen har gennemført en konsekvensvurdering kan Trafikstyrelsen meddele tilladelse til det anmeldte, såfremt styrelsen ud fra konsekvensvurderingen under hensyn til bevaringsmålsætningen for Natura 2000-området har opnået vished for, at projektændringen mv. ikke vil skade Natura 2000-områdets integritet (udpegningsgrundlaget). Dette er tilfældet, når det ud fra et videnskabeligt synspunkt uden rimelig tvivl kan fastslås, at der ikke er sådanne virkninger. I modsat fald skal Trafikstyrelsen meddele afslag på det anmeldte, og projektændringen kan ikke gennemføres, medmindre betingelserne i habitatbekendtgørelsens § 10 og habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt. Der henvises til bemærkningerne til stk. 5 nedenfor.

I *stk. 3* er det foreslået, at bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på Natura 2000-områder, ikke finder anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1. Den foreslåede regel omfatter de bestemmelser i anden lovgivning, som gennemfører forpligtelserne i habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, herunder habitatbekendtgørelsens §§ 7-9, idet disse forpligtelser, for så vidt angår ændringer eller udvidelser af projektet, gennemføres med reglerne i stk. 1 og 2 samt regler, som fastsættes i medfør af stk. 6, jf. ovenfor.

I *stk. 4* er det foreslået, at Trafikstyrelsens afgørelser efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 og 6 ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Bestemmelsen omfatter både den foreløbige vurdering (screeningsafgørelse) om, hvorvidt der skal gennemføres en konsekvensvurdering, og afgørelser om tilladelse, herunder om

vilkår for en sådan tilladelse. Forslaget er begrundet i hensyn til anlægsprojektets fremdrift og økonomi. Afgørelserne vil derimod kunne indbringes for domstolene, jf. lovforslagets § 19.

Det foreslås i *stk. 5*, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte regler om beskyttelse af dyre- og plantearter ved afgørelser om tilladelse til ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter *stk. 1* og *2* og om, at reglerne administreres af Trafikstyrelsen. Det er hensigten, at der fastsættes regler, som i væsentlige træk svarer til ordningen i habitatbekendtgørelsens §§ 11 og 12 vedrørende beskyttelse af arter der er optaget på habitatdirektivets bilag IV, og om adgangen til at fravige denne beskyttelse. Administrationen af reglerne fastsat efter *stk. 5* foreslås henlagt til Trafikstyrelsen i tilknytning til styrelsens opgaver efter *stk. 1* og *2*.

I henhold til habitatbekendtgørelsens § 11 kan tilladelser og dispensationer mv. efter en række bestemmelser i miljølovgivningen ikke meddeles, hvis den ansøgte aktivitet kan beskadige eller ødelægge yngle- eller rasteområder i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er optaget i habitatdirektivets bilag IV, litra a, eller ødelægge de plantearter, som er optaget i direktivets bilag IV, litra b, i alle livsstadier. Vurderingen skal fremgå af de afgørelser, der bliver truffet efter de pågældende bestemmelser i miljølovgivningen. Ifølge bekendtgørelsens § 12 kan den myndighed, der skal træffe afgørelsen, fravige § 11, hvis der ikke findes et tilfredsstillende alternativ, og hvis fravigelsen ikke hindrer, at den pågældende bestands bevaringsstatus opretholdes i dens naturlige udbredelsesområde. Fravigelse kan kun ske i de situationer, som er udtømmende opregnet i § 12. Der skal indhentes en udtalelse fra Naturstyrelsen, inden der træffes afgørelse, og styrelsen skal underrettes om den endelige beslutning med henblik på information af Europa-Kommissionen.

Habitatbekendtgørelsens §§ 11 og 12 gennemfører sammen med en række andre bestemmelser i lovgivningen dele af habitatdirektivets artikel 12-16 om arter optaget på direktivets bilag IV samt fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9 for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse. Om habitatdirektivets artikel 12-16 henvises til afsnit 8.3 i de almindelige bemærkninger.

De i medfør af *stk. 5* fastsatte regler vil således medvirke til at sikre, at forpligtelserne til artsbeskyttelse efter de nævnte direktiver overholdes i forbindelse med afgørelser om tilladelse til projektændringer og -udvidelser på anlægslovens område.

Reglerne vil bl.a. indebære, at der som vilkår for tilladelse kan stilles krav om afværgeforanstaltninger, som Vejdirektoratet i givet fald kan udføre i henhold til reglerne i lovforslagets § 4.

Det foreslås i *stk. 6*, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om gennemførelsen af den foreløbige vurdering og habitatkonsekvensvurderingen samt om afgørelser efter *stk. 1* og *2*.

Forslaget til nr. 1-5 svarer med enkelte tekniske forskelle til lovforslagets § 3, *stk. 5*, nr. 1-5. Der henvises således til bemærkningerne vedrørende disse bestemmelser.

I regler fastsat i medfør af *nr. 3* vil det endvidere kunne bestemmes, at et udkast til habitatkonsekvensvurdering efter *stk. 2* skal tilvejebringes af Vejdirektoratet til brug for Trafikstyrelsens sagsbehandling og vurdering. Det svarer til den forpligtelse for byherren, altså Vejdirektoratet, som i overensstemmelse med VVM-direktivet er fastsat i lovforslagets § 3, *stk. 2*, vedrørende tilvejebringelsen af supplerende VVM-redegørelser.

I regler fastsat i medfør af *nr. 4* kan det yderligere bestemmes, at Trafikstyrelsen ved meddelelse af tilladelse efter *stk. 1* også kan stille vilkår om f.eks. afhjælpende foranstaltninger med henblik på at undgå eller reducere projektændringens eventuelle negative virkninger på et Natura 2000-område. Det gælder også i tilfælde, hvor der meddeles tilladelse til ændringen mv., uden at der er gennemført en habitatkonsekvensvurdering, fordi screeningen har konkluderet, at der ikke er en væsentlig påvirkning af et Natura 2000-område.

Efter *nr. 6* kan der fastsættes regler om en samordnet eller fælles procedure for den supplerende VVM efter § 3, *stk. 2*, og habitatkonsekvensvurderingen efter § 4, *stk. 2*. Bemyndigelsen tager sigte på de tilfælde, hvor en ændring mv. udløser krav om vurderinger efter både VVM- og Natura 2000-reglerne. Af VVM-direktivets artikel 2, *stk. 3*, fremgår bl.a., at for projekter, for hvilke kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører fra både VVM-direktivet og habitatdirektivet, skal medlemsstaterne, hvor det er relevant, sikre, at der fastlægges en samordnet og/eller fælles procedure, der opfylder kravene i begge EU-regelsæt. Eventuelle regler fastsat i medfør af *nr. 6* vil gennemføre artikel 2, *stk. 3*, i forhold til projektændringer mv. på anlægslovens område, idet der kan være tilfælde, hvor eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet udløser krav om supplerende konsekvensvurdering efter både § 3 (VVM) og § 4 (Natura 2000). Der henvises til afsnit 3.7.2 i de almindelige bemærkninger.

Såfremt en konsekvensvurdering gennemført efter *stk. 2* viser, at det ikke kan udelukkes, at den anmeldte ændring eller udvidelse vil skade et Natura 2000-område, kan Trafikstyrelsen som udgangspunkt ikke meddele tilladelse til det anmeldte, jf. *stk. 2*, *pkt. 1* i medfør af *nr. 7* kan der imidlertid fastsættes regler om betingelserne for at tillade ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når vurderingen efter *stk. 2* ikke udelukker skade på et Natura 2000-område. Efter sådanne regler vil Trafikstyrelsen således kunne fravige *stk. 2*, *pkt. 1*, og det er hensigten, at der fastsættes regler, som svarer til fravigelsesproceduren i habitatbekendtgørelsens § 10.

Det følger af habitatbekendtgørelsens § 10, at et projekt, der kan skade et Natura 2000-område, alligevel kan gennemføres under en række kvalificerede betingelser og en procedure, der omfatter en orientering af EU-Kommissionen, eller, såfremt projektet kan skade såkaldt prioriterede arter og naturtyper (særligt sjældne eller specielle), indhentelse af en udtalelse fra EU-Kommissionen, medmindre projektet gennemføres af hensyn til menneskers sundhed og den

offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet. Proceduren forudsætter en inddragelse af Miljøministeriet (Naturstyrelsen), inden der træffes afgørelse.

Efter *nr. 7* kan der fastsættes regler om betingelserne for at tillade ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når vurderingen efter stk. 2 ikke udelukker skade på et Natura 2000-område. De fastsatte regler vil gennemføre habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, for så vidt angår projektændringer og udvidelser på anlægslovens område. Om habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, henvises til afsnit 8.3 i de almindelige bemærkninger.

Til § 5

I § 5 foreslås det, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet ikke kræver vurderinger efter lov om miljøvurdering af planer og programmer.

Af hensyn til klarheden om, hvilke miljøvurderingsprocedurer der skal følges i tilfælde af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet for en ny Storstrømsbro med tilhørende landanlæg mv., foreslås det i § 5, at sådanne ændringer eller udvidelser ikke kræver vurderinger efter lov om miljøvurdering af planer og programmer (miljøvurderingsloven).

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at eventuelle beslutninger om ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter lovens ikrafttræden ikke kan udløse krav om screening eller miljøvurdering efter miljøvurderingsloven, uanset om sådanne ændringer mv. måtte udløse krav om supplerende VVM-procedure og/eller habitatvurdering efter lovforslagets §§ 3 og 4.

Det bemærkes herved også, at planlovens regler om tilvejebringelse af kommune- og lokalplaner ikke finder anvendelse på anlægsprojektet, jf. lovforslagets § 7, og at eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet heller ikke i øvrigt udløser krav om nye planvedtagelser på kommunalt, regionalt eller statsligt niveau. De gældende kommune- og lokalplaner mv. for de arealer, som anlægsloven vedrører, ophæves ikke ved anlægsloven, men planerne finder ikke anvendelse på gennemførelsen af anlægsprojektet.

Der henvises til afsnit 8.2 i de almindelige bemærkninger.

Til § 6

I *nr. 1* foreslås det, at Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til yngle- og rasteområder for arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse som følge af anlægsprojektet.

I *nr. 2* foreslås det, at Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger for at modvirke, at fugle eller arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden.

I *nr. 3* foreslås det, at Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til fugles æg og reder.

Lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 4, giver Vejdirektoratet den fornødne hjemmel til at gennemføre afværgeforanstaltninger i det nødvendige omfang.

Bestemmelserne i § 6, nr. 1-3 forpligter imidlertid Vejdirektoratet til at iværksætte afværgeforanstaltninger i det om-

fang, det er nødvendigt for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, og hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til den generelle naturbeskyttelse, herunder hensynet til de EU-retlige forpligtelser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at tilgode disse hensyn iværksættes der gennem anlægsloven afværgeforanstaltninger, bl.a. for i nødvendigt omfang at medvirke til, at anlægsarbejdet ikke har en skadelig virkning for arterne og bestandene.

I VVM-redegørelsen er beskrevet en række konkrete afværgeforanstaltninger, som iværksættes, herunder principperne for foranstaltninger til sikring af, at erstatningsnaturen udvikler sig som forudsat. Andre mulige afværgeforanstaltninger end de, der er nævnt i anlægsloven og VVM-redegørelsen med tillæg, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projektet. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i VVM-redegørelsen, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger og den i miljøvurderingen forudsatte etablering af erstatningsbiotoper mv. er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artfredningsbekendtgørelsen, § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lov om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektiv art. 5 og habitatdirektivets art. 12. Disse bestemmelser gælder fortsat for anlægsprojektet, idet § 9 dog finder anvendelse.

I *nr. 4* foreslås det, at Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til naturbeskyttelsen i øvrigt. Bestemmelsen giver Vejdirektoratet hjemmel til at iværksætte andre afværgeforanstaltninger, som er nødvendige af hensyn til naturbeskyttelsen. Med bestemmelsen vil blandt andet områder, der er omfattet af § 3 i naturbeskyttelsesloven, kunne erstattes, hvis de påvirkes af projektet. Tilsvarende vil der kunne iværksættes foranstaltninger til beskyttelse af andre arter end de, der er omfattet af habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet, herunder øvrige arter omfattet af artfredningsbekendtgørelsen.

Der gennemføres i samarbejde med relevante myndigheder et overvågningsprogram for de væsentligste miljø- og naturmæssige konsekvenser af anlægs- og nedrivningsarbejdet. Rammerne for overvågningsprogrammet er beskrevet i miljøvurderingen.

Der henvises til afsnit 3.7.1 og 3.7.4 i de almindelige bemærkninger.

Til § 7

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige natur- og miljølovgivning, herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven og planloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer. Bestemmelsen har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i natur- og miljølovgivningen, der stiller krav om til-

ladelse mv. inden foretagelse af fysiske dispositioner i det åbne land og på og nær visse naturtyper og dyre- og plantearter.

Selv om bestemmelsen indebærer, at dele af den almindelige natur- og miljølovgivning fraviges, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i anlægsprojektet ved, at Vejdirektoratet ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Disse rammer sikrer samlet en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Bestemmelsen har ikke betydning for det beskyttelsesniveau, der normalt varetages af bestemmelserne, jf. også § 6. 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 3.7.3.1.1 i de almindelige bemærkninger samt VVM-redegørelsen med tillæg og Miljøvurdering, Rapport 517.

Trods bestemmelsen er det hensigten, at Vejdirektoratet fortsat vil gennemføre anlægsprojektet i dialog med de kommunale myndigheder omkring hensigtsmæssig arealanvendelse, adgangsforhold og lignende.

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 i lovene om tilsyn, håndhævelse og straf. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade i de respektive love. Forslaget til § 9 finder dog efter omstændighederne anvendelse på afgørelser, herunder afgørelser vedrørende tilsyn, håndhævelse og straf vedrørende anlægsprojektet, truffet efter denne bestemmelse. Der henvises om forholdet mellem tilsyn med anlægsloven og den øvrige lovgivning til afsnit 3.7.4. i de almindelige bemærkninger.

Bestemmelsen gælder ikke kun i forhold til det permanente anlæg (Storstrømsbroen, landanlæg mv.), men også i forhold til arbejder i det midlertidige projektområde, herunder den eventuelle eksterne produktionsplads af broelementer ved Nakskov Havn. Bestemmelsen regulerer dog kun arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet heraf, forudsætter således stadig, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer mv. efter den i bestemmelsen nævnte lovgivning. Bestemmelsen finder endvidere alene anvendelse i anlægsfasen af projektet. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love, skal det lægges til grund, at anlægget kan drives og vedligeholdes på normal vis, når anlægsprojektet er gennemført, men hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden i f.eks. et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Med *stk. 1* foreslås det, at udførelse af arbejder efter § 1 i denne lov ikke kræver dispensation eller tilladelse efter § 50 og § 65, stk. 1 - 3, jf. kapitel 2, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Bestemmelsen indebærer for det første, at anlægsprojektet kan gennemføres uden hensyn til de eksisterende fredninger, da det ikke er nødvendigt at indhente en dispensation fra fredningsnævnet, hvis der skal udføres aktiviteter, der strider mod fredningens indhold. Dog bør hensyn bag fredningen så vidt muligt forsøges varetaget under anlægsprojektet.

Det fredede Masnedø Fort berøres ikke direkte af projektet. Dog vil anlægsarbejdet foregå inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen, hvorfor der henvises til beskrivelsen nedenfor.

Bestemmelsen indebærer endvidere, at der kan foretages tilstandsændringer af en række af de naturtyper, der er nævnt i naturbeskyttelseslovens § 3, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet, uden at der skal søges dispensation hertil hos kommunen eller miljøministeren. Der kan endvidere uanset naturbeskyttelseslovens § 15 foretages de nødvendige ændringer i tilstanden for de dele af kyststrækningen, som bliver påvirket af såvel produktionsområdet, eventuel etablering af et nyt landområde og det permanente anlæg. Tilsvarende gælder for arbejder inden for sø- og åbeskyttelseslinjen, skovbyggelinjen og fortidsmindebeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16 - 18.

Bestemmelsen indebærer også, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse efter planlovens § 35 til opførelse af de bygninger og andre anlæg, der er nævnt i lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer.

Med *stk. 2* foreslås det, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 20, 22 og 26 a i lov om naturbeskyttelse, kapitel 8 og 8 a i museumsloven, lov om landbrugsejendomme og kapitel 1 a-4 i lov om kystbeskyttelse ikke finder anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet efter § 1 i denne lov.

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, afværgeforanstaltninger mv., der skal udføres for at gennemføre anlægsprojektet i § 1, både i det permanente og det midlertidige projektområde, kræver heller ikke dispensation eller lignende fra en eksisterende planlægning.

Med fravigelsen af naturbeskyttelseslovens § 20 skal anlægget ikke leve op til bestemmelsen om, at offentlige anlæg i det åbne land skal placeres og udformes, så der i videst muligt omfang tages hensyn til de landskabelige værdier og de øvrige interesser, der er nævnt i naturbeskyttelseslovens § 1.

Allerede fordi § 20 ikke finder anvendelse, skal anlægget heller ikke have en godkendelse eller en forudgående principgodkendelse i medfør af bekendtgørelse nr. 782 af 24. juni 2010 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg mv. i det åbne land (vej- og elbekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2.

Bestemmelsen fraviger herudover en række regler, som begrænser adgangen til at foretage en række af de helt nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet.

Det drejer sig bl.a. om offentlighedens adgang til strandarealer og andre kyststrækninger (naturbeskyttelseslovens § 22) og om nedlæggelse af veje og stier (naturbeskyttelsesloven § 26 a).

Herudover foreslås det, at museumslovens kapitel 8 og 8 a fraviges. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, herunder selve Storstrømmen, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages således af transportministeren efter denne lov.

Transportministeren vil således blive bemyndiget til helt eller delvist at fravige beskyttelsen af fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven. Det bemærkes, at transportministeren under alle omstændigheder vil følge principperne i museumsloven.

På baggrund af registrerede arkæologiske fund og fortidsminder gennemføres forundersøgelser, inden anlægsarbejdet igangsættes. Herved begrænses sandsynligheden for, at der vil fremkomme hidtil ukendte væsentlige fortidsminder i forbindelse med anlægsarbejdet.

Som følge af museumsloven skal anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsminder. 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.

Transportministeren vil i stedet efter denne lov vurdere de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til det konkrete anlægsprojekt. Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af denne bestemmelse inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne. Vejdirektoratet vil i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet samarbejde med de relevante myndigheder.

Endvidere fraviges landbrugsloven, hvilket bl.a. vil have betydning for arealer på Falster, som skal anvendes til anlægsprojektet, der på tidspunktet for anlægslovens vedtagelse forventeligt er undergivet landbrugspligt med de forpligtelser, der følger heraf. Bestemmelsen indebærer bl.a., at Vejdirektoratet ikke skal søge landbrugspligten ophævet efter reglerne i landbrugslovens kapitel 5. Landbrugsloven fraviges, fordi Folketinget med anlægsloven beslutter, at de af loven omfattede arealer ikke længere skal være landbrugsarealer, og det vil derfor være overflødig at gennemføre en egentlig sagsbehandling med henblik på at ophæve landbrugspligten og andre formelle begrænsninger efter landbrugsloven.

Herudover fraviges kystbeskyttelseslovens kapitel 1 a-4. Hensigten er, at Vejdirektoratet i overensstemmelse med VVM-redegørelsen med tillæg og Miljøvurdering, rapport nr. 517, varetager hensynet til kystsikringen og kystbeskyttelsen i forbindelse med anlægsprojektet.

Udstykningslovens § 17, stk. 1, stiller krav om, at et areal, der indvindes fra søterritoriet, skal registreres i matriklen ved matrikulering eller arealoverførsel. Forudsætningen for at matrikulere landopfyldningen vil normalt være, at der foreligger dokumentation for, at landopfyldningen er sket i henhold til tilladelse fra Kystdirektoratet, jf. § 12, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1676 af 20. december 2013 om matrikulære arbejder. Eftersom kystbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse, vil anlægslovens § 1 udgøre den tilstrækkelige dokumentation for, at kravet i § 12, stk. 1, i bekendtgørelse om matrikulære arbejder skal anses for opfyldt, hvis der sker opfyldning mellem den nye og eksisterende Storstrømsbros dæmning på Falster.

I overensstemmelse med VVM-redegørelsen med tillæg samt Miljøvurdering, rapport nr. 517 samt rapport nr. 518, varetager Vejdirektoratet hensynene bag de fravegne bestemmelser i forbindelse med anlægsprojektet.

Det henvises i øvrigt til det hele til afsnit 3.7.3.1.1 og 3.7.3.1.2 i de almindelige bemærkninger.

Til § 8

I *stk. 1* foreslås det, at kapitel 6 i lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf ikke finder anvendelse på ufarlige havbundsmaterialer, som flyttes inden for overfladevand med henblik på landindvinding i anlægsprojektet. Udtrykket »ufarlige« svarer til betingelsen i affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3 om, at materialerne skal være »ikke-farlige«.

Som det fremgår af afsnit 3.7.3.3. i de almindelige bemærkninger, er det vurderingen, at kun omkring 5 % af de havbundsmaterialer (hovedsagelig tørv og gytje med ringe geotekniske egenskaber), som opgraves ved udgravning af en sejrende til Orehoved Havn, arbejdskanaler samt arealer til placering af fundamenter, vil være affald. Langt hovedparten af det opgravede materiale i projektet i øvrigt (ca. 95 %), som fortrinsvis forventes at bestå af sand og ler med gode tekniske egenskaber, der bevirker, at det kan anvendes i f.eks. anlæg på land, vurderes derimod ikke at være affald, men et biprodukt, jf. affaldsdirektivets artikel 5 og affaldsbekendtgørelsens § 2, stk. 2.

Bestemmelsen angår derfor kun de dele af havbundsmaterialerne i projektet, som har en beskaffenhed (ringe geotekniske egenskaber), der bevirker, at der ikke er tale om et biprodukt, men affald. Bestemmelsen indebærer, at disse havbundsmaterialer undtages fra affaldsreglerne, så længe materialerne kun flyttes inden for overfladevand med henblik på landindvinding, dvs. konkret anvendes til landopfyldning. Materialer, der anvendes på land eller klappes (dumpe) andetsteds på søterritoriet end ved en landopfyldning, vil derimod ikke være omfattet af bestemmelsen. Disse materialer skal i stedet behandles efter de almindelige affaldsregler.

I *stk. 2* foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om, hvornår havbundsmaterialer er ufarlige, jf. stk. 1. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om prøvetagning, egenkontrol, tilsyn og håndhævelse af disse regler.

Det er hensigten, at transportministeren i samarbejde med miljøministeren bl.a. vil fastsætte nærmere regler med grænseværdier for indholdet af farlige stoffer i havbundsmaterialerne, prøvetagning og egenkontrolprogram for de materialer, som anvendes til landopfyldning. Disse regler skal sikre, at havbundsmaterialerne er ufarlige, og at betingelsen i affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3, dermed er opfyldt. Farligt affald er defineret i affaldsdirektivets artikel 3, nr. 2, og affaldsbekendtgørelsens § 3, nr. 22.

Til § 9

I *stk. 1* foreslås det, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning m.v., lov om kystbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse og lov om råstoffer samt 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 arbejder til brug for anlæggelsen af Storstrømsbroen og landanlæg mv. ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn. Afgørelserne kan imidlertid fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom. Bestemmelsen er ikke afgrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende. F.eks. er råstofindvinding uden for projektområdet også omfattet.

Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de nævnte love, 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 mv. efter lovene. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt. Dette kriterium vil transportministeren i givet fald også kunne lægge tilsvarende vægt på ved behandling af klagesager eller sager, hvor ministeren har overtaget kompetencen.

De omhandlede aktiviteter og arbejder forudsætter i nogle tilfælde forudgående VVM-vurdering og -tilladelse. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i VVM-redegørelsen, og der skal ikke foretages en ny VVM-procedure. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i den gennemførte VVM, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love. Den foreslåede bestemmelse i § 3 om VVM-procedure ved ændringer af anlægsprojektet finder dog anvendelse ved væsentlige ændringer i anlægsfasen i forhold

til det tidligere vurderede. Der henvises i den forbindelse til det anførte i de almindelige bemærkninger i afsnit 3.7.2 ovenfor samt bemærkningerne til lovforslagets § 3.

Afskæring af klageadgangen gælder alene under anlægsfasen af Storstrømsbroen og finder dermed ikke længere anvendelse, når forbindelsen er anlagt, uanset om der herefter måtte være behov for afgørelser efter de nævnte love.

I *stk. 2* foreslås det, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de i stk. 1 nævnte love kan påklages af Vejdirektoratet til transportministeren.

Vejdirektoratet kan efter bestemmelsen indbringe kommunale afgørelser, herunder f.eks. et vilkår efter de i stk. 1 nævnte love for transportministeren som administrativ klageinstans. Transportministerens behandling af disse klagesager er, som i stk. 1, fortsat reguleret af de nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer mv. efter lovene, fortsat gælder. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en byherre 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.

I *stk. 3* foreslås det, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Transportministeren bemyndiges med bestemmelsen til for sager, der vedrører anlægsprojektet, at kunne overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i enkeltsager. Adgangen 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 vil 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 projektet. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til stk. 2, hvis en kommune 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.

I *stk. 4* foreslås det, at transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

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

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse (lovbekendtgørelse nr. 186 af 19. februar 2014) fører statsforvaltningen 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 Økonomi- og Indenrigsministeriet er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af statsforvaltningen, samt at Økonomi- og Indenrigsministeriet er øverste tilsynsmyndighed i forhold til statsforvaltningens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, *stk. 2*, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne i lov om kommunernes styrelse viger for anden lovgivning.

Fravigelsen af reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i § 9, *stk. 1*, kan indebære, at de kommunale tilsynsmyndigheder får en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning. Da dette ikke er hensigten, foreslås det i § 9, *stk. 5*, 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 § 9, *stk. 1*, nævnte love.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at hverken statsforvaltningen eller Økonomi- og Indenrigsministeriet 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, officialmaksimen.

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

I *stk. 6* 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, herunder at oplysningerne skal afgives i en bestemt form til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i *stk. 1* nævnte love, inden for den pågældende kommune.

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen til brug for transportministerens behandling af klagesager eller call-in-sager efter *stk. 2* og *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 den pågældende kommune. Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren kan få de oplysninger, som kommunalbestyrelsen ligger inde med – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling

af sagen. Bestemmelsen svarer til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, hvorefter miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter loven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne kan forlanges afgivet i en bestemt form.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.7.3.1.

Til § 10

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1, 1. pkt.*, skabes der hjemmel til, at transportministeren kan udstede regler om forurening og gener fra gennemførelse af anlægsprojektet. Bestemmelsen omfatter som udgangspunkt forurening og gener, som normalt ville skulle reguleres efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5. Bestemmelsen omfatter f.eks. ikke forureninger og gener, som fremkommer ved gennemførelsen af anlægsprojektet, som er reguleret i f.eks. vandforsyningsloven.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transportministeren kan varetage beskyttelseshensynene efter miljøbeskyttelsesloven i medfør af lovforslaget ved at fastsætte grænseværdier for den tilladelige forurening og gene, der udgår fra anlægsprojektets byggepladser og projektområder. Transportministeren vil i givet fald herved tage udgangspunkt i principperne i miljøbeskyttelsesloven, og der tilsigtes som udgangspunkt ikke et lavere beskyttelsesniveau end normalt, medmindre væsentlige hensyn til anlægsprojektets gennemførelse tilsiger det.

Bestemmelsen medfører således, at anlægsprojektet i et tilfælde, hvor en lokal forskrift, et påbud eller et vilkår i en afgørelse eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, ved transportministerens regeludstedelse kan prioriteres højere end hensynet til de lokale interesser, som normalt vil blive varetaget i medfør af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf ud fra en samlet afvejning af de modstående hensyn.

Transportministeren skal endvidere ved fastsættelse af regler, herunder grænser for forurening eller gener, sørge for, at relevante EU-retlige regler overholdes. Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage andre offentlige myndigheder, som er sagkyndige på det relevante område.

Der henvises nærmere til afsnit 3.7.3.2 i de almindelige bemærkninger om fastsættelsen af grænser for forurening og gener.

Bestemmelsen i *stk. 1, 2. pkt.*, giver transportministeren adgang til at fastsætte regler om egenkontrol. Egenkontrollen gennemføres af sagkyndige, herunder af autoriserede, akkrediterede eller lignende sagkyndige og tilsvarende laboratorier. Transportministeren kan tillige fastsætte regler om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Transportministeren kan i den forbindelse bl.a. bestemme, at miljøbeskyttelseslovens tilsyns- og håndhævelsesbestemmelser helt eller delvist også finder anvendelse i forhold til de ud-

stedte regler. Ministeren kan f.eks. også udpege tilsynsmyndigheden samt bestemme, at tilsynsmyndigheden kan meddele påbud til den ansvarlige om at give oplysninger, foretage målinger eller andre undersøgelser for egen regning mv. Bestemmelsen svarer til miljøbeskyttelseslovens § 72, hvorefter den, der er ansvarlig for en virksomhed, der kan give anledning til forurening, efter anmodning skal give alle oplysninger, herunder om økonomiske og regnskabsmæssige forhold. Myndighederne kan herunder bl.a. påbyde den ansvarlige for egen regning at foretage prøveudtagning, analyser og målinger af stoffer, der udsendes til omgivelserne samt støj og rystelser, og at klarlægge årsagerne til eller virkningerne af en stedfunden forurening

Af *stk. 2* fremgår det, at miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt og afgørelser, dvs. bl.a. påbud, forbud og dispensationer, truffet i medfør heraf, ikke finder anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter *stk. 1*. I det omfang transportministeren udsteder regler, overgår forureninger og gener til udelukkende at være reguleret af disse regler. Dette omfatter også et vilkår i en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 i det omfang, at dette er foreneligt med EU-retten, herunder navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) (IE-direktivet).

Hvis der f.eks. fastsættes regler om støj for den del af projektområdet, der eventuelt vil blive etableret ved Naksøvej Havn, vil disse regler træde i stedet for vilkår i en miljøgodkendelse efter kapitel 5 i miljøbeskyttelsesloven.

Hvis der på tidspunktet, hvor der træffes afgørelse eller udstedes regler, verserer klagesager om lovligheden af afgørelser, herunder forbud eller påbud meddelt af Guldborgsund Kommune, Vordingborg Kommune og evt. Lolland Kommune, vil Natur- og Miljøklagenævnet efter omstændighederne kunne færdigbehandle disse efter de gældende regler. De omhandlede afgørelser får imidlertid ikke fremadrettet virkning for gennemførelse af anlægsprojektet, når transportministeren har truffet afgørelse eller udstedt regler.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.7.3.2

Til § 11

Med forslaget til *stk. 1* fastslås det, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om kompensation til beboere og sommerhusejere for gener og ulemper forbundet med gennemførelsen af anlægsprojektet, hvis transportministeren beslutter at regulere gener eller forurening ved udstedelse af regler i medfør af lovforslagets § 10. Transportministeren bemyndiges endvidere til at fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter mv. Beboere er som udgangspunkt personer over 18 år, der har folkeregisteradresse i en bolig, som er påvirket af forurening eller gener, samtidig med at beboerne rent faktisk bor i boligen.

Et sommerhus skal forstås som en bolig, der anvendes som ferie- og fritidsbolig uanset zonestatus. Loven omfatter

således fritidsboliger af enhver art, f.eks. traditionelle sommerhuse, fritidshuse og feriehus, hvor der ikke er tilladelse til helårsbeboelse, uanset om sommerhuset ligger i eller uden for et sommerhusområde. Denne afgrænsning er den samme, som finder anvendelse i relation til skattelovgivningen.

Bestemmelsen, der er frivillig for transportministeren, svarer i hovedtræk til Cityringlovens (lov nr. 552 af 6. juni 2007 med senere ændringer) § 14 b, bortset fra at det præciseres, at også sommerhusejere er omfattet af reglen. Der kan navnlig være ret til kompensation, når den foreslåede bestemmelse i § 10 udnyttes på en måde, der giver entreprenørerne i anlægsprojektet adgang til forurening eller særligt generforvoldende anlægsarbejde, f.eks. om aftenen og natten.

Det er med bestemmelsen hensigten at fastsætte regler om den praktiske tilrettelæggelse af ordningen. Der henvises herom til afsnit 3.7.3.2 i de almindelige bemærkninger.

Af bestemmelsen i *stk. 2* følger, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Vejdirektoratet skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regulering efter § 10, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvisne en genhusningsbolig af de boliger, som kommunalbestyrelsen har anvisningsret til efter almenboligloven eller får til rådighed efter byfornyelsesloven. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder om at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

Med bestemmelsen er det hensigten, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvornår beboere er berettiget til genhusning, herunder vedrørende beboere med særlige behov, regler om processen ved anmodning om genhusning, om genhusningsaftalens omfang samt om dokumentation for flytteudgifter og andre udgifter, der skal godtgøres af Vejdirektoratet.

Transportministeren kan herudover bl.a. fastsætte, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen skal anvisne en erstatningsbolig, hvis den enkelte beboer ikke selv kan finde et egnet forslag. Kommunen kan anvisne såvel de boliger, som kommunen har anvisningsret til efter almenboligloven, som lejligheder, som kommunen får til rådighed efter byfornyelsesloven.

Lejemålet mellem beboer og udlejer indgås efter de almindelige regler herom, ligesom forholdet mellem kommunen og udlejerne fortsat reguleres af de almindelige regler. Bestemmelsen indebærer ikke en fravigelse heraf, men giver udtrykkelig hjemmel til, at det kan pålægges kommunen at anvisne de pågældende beboere en bolig til brug for midlertidig genhusning, selv om det ikke måtte være muligt at anvisne hertil efter almenboligloven og byfornyelsesloven.

Transportministeren kan endelig fastsætte nærmere regler om, hvornår en aftale om genhusning mellem beboeren og

Vejdirektoratet skal ophøre, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

Stk. 2 indebærer endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om, at beboere, der ejer deres bolig, kan anmode Vejdirektoratet om at købe boligen til markedsprisen (overtagelse). Dette kunne eksempelvis være personer, der måtte være særligt følsomme over for gener mv. Dette vil være relevant ved særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold. Det er en forudsætning, at det er ejeren, som har fast bopæl i boligen.

Ved anmodning om overtagelse overtager Vejdirektoratet den pågældende bolig til eje og kan gensælge boligen på et senere tidspunkt. Eventuelle værditab eller værdistigninger er den tidligere ejer uvedkommende. Overtagelse forudsætter, at beboeren er ejer af boligen, og det er retligt muligt for Vejdirektoratet at købe boligen. Det kan f.eks. være udelukket for andelsboliger, visse ejerlejligheder, almene boligbyggerier mv., eller hvor ejerforeningsvedtægter udelukker Vejdirektoratet som ejer.

Genhusning og overtagelse vil ikke være relevant for sommerhusejere, medmindre sommerhuset anvendes lovligt til helårsbeboelse.

Efter bestemmelsen i *stk. 3* træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter reglerne udstedt i medfør af § 10, stk. 1 og 2, og § 11, stk. 1 og 2, hvis der ikke kan opnås enighed mellem parterne, eller der opstår uenighed om en indgået aftale. Ekspropriationskommissionen kan, hvis kommissionen finder det hensigtsmæssigt, behandle sådanne sager på skriftligt grundlag efter en høring af parterne i overensstemmelse med forvaltningslovens regler herom.

Hvis en sag indbringes for ekspropriationskommissionen af beboeren eller ejeren, betaler Vejdirektoratet kompensation i overensstemmelse med sit tilbud, indtil endelig afgørelse foreligger. Genhusning kan først iværksættes fra det tidspunkt, hvor der foreligger en aftale eller en afgørelse herom, og der i mellemtiden udbetales kompensation. Hvis en beboer indbringer en sag om kompensation for ekspropriationskommissionen og efter en periode ønsker at overgå til genhusning, er vedkommende ikke afskåret herfra. Ekspropriationskommissionen afgør herefter, om den hidtil udbetalte kompensation skal forhøjes.

Kommissionen behandler sagen efter den regulering, der er udstedt efter forslaget til §§ 10 og 11.

Efter *stk. 4* skal sager om kompensation, genhusning og overtagelse i øvrigt behandles af ekspropriationskommissionen efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det fastslås, at reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom er gældende med de fravigelser, der følger af §§ 10 og 11 samt regler fastsat i medfør heraf.

Bestemmelsen i *stk. 5* fastslår, at kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af stk. 1 og 2, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige og ikke medfører reduktion af sådanne ydelser. Efter bestemmelsen skal der derfor ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige efter den øvrige lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse, bortses fra beløb, der er modtaget som kompensation for forurening og gener som følge af anlægsprojektet efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 (kompensationen). Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne fra det offentlige for beløbene.

Reglen gælder også i den situation, hvor ekspropriationskommissionen og taksationskommissionen, jf. stk. 3, eller de almindelige domstole træffer afgørelse om kompensation og beløb ydet ved genhusning efter regler udstedt i medfør af stk. 1 og 2. Bestemmelsen omfatter alle offentlige ydelser og indebærer, at der skal bortses fra kompensation for forurening og gener fra gennemførelsen af anlægsprojektet ved tilkendelse, beregningen af størrelsen og udbetalingen af disse ydelser. Bestemmelsen gælder for alle beløb, som beboere og ejere modtager fra Vejdirektoratet, enten som kompensation for gener som følge af anlægget af anlægsprojektet eller i forbindelse med genhusning, herunder beløb til dækning af flytteudgifter, og beløb til brug for etablering af særlige og nødvendige indretninger mv.

Bestemmelsen fastslår endelig, at kompensation og øvrige beløb, herunder til genhusning, er skattefri. Kompensationen og beløbene medregnes ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst. Overtagelsesprisen ved overtagelse er endvidere ikke omfattet af skattefriheden og beskattes efter de gældende regler om avance ved salg af fast ejendom.

Bestemmelsen i *stk. 6* medfører, at når der er udstedt regler i medfør af stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af anlægsprojektet.

Bestemmelsen indebærer, at regler udstedt i medfør af stk. 1, herunder om genhusning, og at forurening og gener fra anlægget af anlægsprojektet ikke efter lov om byfornyelse og udvikling af byer kan betyde, at kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om, at en bygning er forbundet med sundhedsfare (kondemnering), jf. byfornyleslovens §§ 75 og 76, og at der efter disse regler skal ydes genhusning, jf. byfornyleslovens §§ 61 og 63. Bestemmelsen betyder, at kommunalbestyrelsen ved administration af byfornylesloven skal bortse fra forurening og gener fra gennemførelsen af anlægsprojektet. De øvrige regler i byfornyleslovens kapitel 9 finder heller ikke anvendelse.

Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyleslovens regler i øvrigt, og det er fortsat muligt at træffe afgørelse om kondemnering af andre grunde end forurening og gener, der udgår fra gennemførelsen af anlægsprojektet, herunder på grund af sætningsskader, brand- eller sammenstyrtningsfare som følge af gravearbejde mv.

Det bemærkes, at denne bestemmelse også gælder for verserende sager efter byfornyelseslovens kapitel 9 ved lovens ikrafttræden. Når transportministeren har udstedt regler efter forslaget til stk. 1 og 2 vil kapitel 9 i byfornyelsesloven ikke finde anvendelse ved verserende spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af anlægsprojektet. Beboerne vil herefter kunne genhuses efter de nye mere gunstige regler, og eventuelle kondemneringssager mv. efter kapitel 9 i byfornyelsesloven bortfalder.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.7.3.2.

Til § 12

I bestemmelsen foreslås det, at bestemmelserne i §§ 5-11 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, der er tilladt efter § 3, stk. 1, eller § 4, stk. 1.

Bestemmelsen medfører bl.a., at tilladte projektændringer også kan gennemføres uden anvendelse af den i § 7 og § 8 nævnte lovgivning, at klageadgangen efter de i § 9 nævnte love er afskåret også for afgørelser, som vedrører ændringen eller udvidelsen, og at der er mulighed for at fastsætte regler om forurening og gener efter §§ 10 og 11.

Til § 13

Med bestemmelsen foreslås det, at bestemmelserne i § 77, stk. 1, i lov om offentlige veje m.v. samt i § 70, stk. 1, i lov om private fællesveje finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med anlægsprojektet nævnt i § 1.

Der skal som følge af anlægsprojektet udføres arbejde på ledninger og forsyningsanlæg, herunder flyttes eller nedlægges forsyningsledninger, der befinder sig i vejarealer eller på andre offentlige eller private ejendomme. For at sikre, at anlægsprojektet i henseende til betaling for ledningsomlægninger ikke stilles ringere, end eksempelvis vejmyndigheden ville være stillet ved et vejprojekt, foreslås der med bestemmelsen en regulering og præcisering af, hvorledes omkostningerne skal afholdes.

På tidspunktet for nærværende lovforslags fremsættelse foreligger den gældende vejlov i form af lovekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som senest ændret ved lov nr. 552 af 2. juni 2014. Folketinget har vedtaget en ny vejlov i form af lov nr. 1520 af 27. december 2014, som med få undtagelser træder i kraft den 1. juli 2015 (»den nye vejlov«). På samme tidspunkt ophæves den førnævnte lovekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011. § 77 i den nye vejlov svarer til § 106 i den gældende vejlov.

Det følger af den nye vejlovs § 77, stk. 1, om det såkaldte »gæsteprincip«, at arbejder på ledninger i eller over kommuneveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning, bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særligt bestemt ved overenskomst eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsy-

ningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. En tilsvarende bestemmelse findes i § 70 i lov om private fællesveje, for så vidt angår ledninger i private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også uden for vejarealer. Højesteret har i en dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978H - M3-dommen) 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. Højesteret udtaler, at gæsteprincippet er udtrykt i vejlovens § 106 (den nye vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

Højesteret har endvidere i en dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009H – Flintholm Station-dommen) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den nye vejlovs § 77), også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et »sammensat anlægsprojekt«, uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

Der foreslås med bestemmelsen en præcisering af det forhold, at bestemmelsen om gæsteprincippet i den nye vejlovs § 77, stk. 1, og § 70, stk. 1, i lov om private fællesveje, finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med anlægsprojektet. Gæsteprincippet i vejarealer finder med andre ord anvendelse i de tilfælde, hvor et ledningsarbejde er nødvendiggjort af arbejder, der er iværksat inden for rammerne af de formål, som kan varetages i henhold til denne anlægslov. Med bestemmelsen imødegås eventuel tvivl med hensyn til, om anlægsprojektet, skal betragtes som et »sammensat anlægsprojekt« i den betydning, Højesteret har tillagt dette betydning i dommen om Flintholm Station, jf. ovenfor.

Bestemmelsen har ligeledes betydning for kabler mv. i Storstrømmen, jf. også § 1, stk. 1, nr. 3. Der er søkabler beliggende i Storstrømmen, der skal flyttes eller udskiftes som følge af anlægsprojektet. Kablerne ejes af Energinet.dk.

Såfremt transportministeren måtte pålægge Energinet.dk helt eller delvist at fjerne eksisterende kabler, inden nye kabler kan etableres, giver § 1, stk. 1, nr. 2, hjemmel til, at Energinet.dk kan godtgøres de eventuelle omkostninger, som Energinet.dk måtte få som følge heraf – eksempelvis som følge af nedregulering af havvindmølleparker, der er afhængig af kablerne til transport af den producerede strøm.

Der henvises til afsnit 3.4 i de almindelige bemærkninger.

§ 13 udelukker således ikke, at Vejdirektoratet kan finansiere de ekstraudgifter, som Energinet.dk pålægges som følge af, at det er anlægsprojektet, der fremskynder ledningsomlægningen eller udskiftningen. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 1.

For ledningsarbejder i eller over andre arealer end vejarealer i forbindelse med anlæg af anlægsprojektet nævnt i § 1 gælder de deklaratoriske regler om gæsteprincippet.

Der henvises til afsnit 3.14 i de almindelige bemærkninger.

Til § 14

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* bemyndiges transportministeren til at ekspropriere de arealer og rettigheder mv., der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet i lovforslagets § 1 eller ændringer heraf samt etablering af klimarelaterede afværgeforanstaltninger.

Bemyndigelsen giver ligeledes transportministeren hjemmel til at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot mv. Når anlægsarbejderne er færdige, er udgangspunktet, at de midlertidigt eksproprierede arealer mv. så vidt muligt retableres og leveres tilbage til den oprindelige ejer.

For de boliger, der eksproprieres på grund af vibrationer, kan Vejdirektoratet vælge at nedrive boligen eller sælge den igen med den værdiforringelse, som kan følge af påvirkningen. Vejdirektoratet kan i den forbindelse tilbyde de oprindelige ejere at købe deres bolig tilbage.

Erstatning fastsættes som beskrevet i den foreslåede § 16.

I *stk. 2* foreslås det, at transportministeren efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af anlægsprojektet nævnt i § 1, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Ved »særligt indgribende« sigtes almindeligvis til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med anlægsprojektets gennemførelse. Dette indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som anlægsprojektet indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af anlægsprojektet, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde være opfyldt, før transportministeren kan ekspropriere den pågældende ejendom på et tidspunkt før de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på »særlige tilfælde« kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Et andet særligt tilfælde kan være, hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation. Særlige personlige årsager kan være dokumenteret sygdom, fremskreden

alder, nærtforestående familieførgelse eller andre sociale årsager.

En fremrykket ekspropriation vil kun kunne komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomhed anmoder herom.

Erstatning fastsættes som beskrevet i den foreslåede § 16.

Med *stk. 3* foreslås det, at ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til § 15

Lovforslagets § 15 vedrører forundersøgelser mv. Lovgivningen på jernbaneområdet har siden 1920'erne indeholdt en bestemmelse om, at enhver grundejer måtte tåle, at jernbanemyndigheden foretog visse varslede undersøgelser på privat grund. Bestemmelsen kan genfindes i § 21 e i lov om jernbane (jernbaneloven), i § 38 i det fremsatte forlag til jernbanelov (L 162, 2014-15) og en tilsvarende bestemmelse findes i § den nye vejlovs § 99, jf. bemærkningerne til § 13.

I *stk. 1* foreslås det, at transportministeren, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse har adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger eller andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på anlæg og drift af anlægsprojektet nævnt i den foreslåede § 1 eller ændringer heraf samt etablering af klimarelaterede afværgeforanstaltninger.

I forhold til § 21 e i lov om jernbane foreslås bestemmelsen udvidet til også at omfatte klimarelaterede afværgeforanstaltninger. Baggrunden for udvidelsen er, at der har vist sig at være et behov for at kunne udføre disse undersøgelser for klimarelaterede afværgeforanstaltninger på lige linje med ændringer af eksisterende anlæg. Behovet kan tænkes at blive endnu større, såfremt de klimatiske forhold fortsat ændrer sig med flere kraftige regnskyl. I § 38 i det fremsatte lovforlag til jernbanelov (L162, 2014-15) er denne ændring også medtaget.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren under samme betingelser som nævnt i *stk. 1* kan få foretaget arkæologiske forundersøgelser. Hjemlen muliggør igangsættelse af undersøgelser efter *stk. 1* og arkæologiske forundersøgelser efter *stk. 2* straks efter lovens ikrafttræden

Bestemmelse indebærer, at transportministeren får adgang til at foretage de pågældende undersøgelser uden retskendelse på privatejet grund, når det er nødvendigt i forbindelse med bl.a. anlæg og drift af anlægsprojektet.

Begrundelsen herfor er, at det vil være yderst begrænset, hvad en dommer i givet fald ville kunne tage stilling til, hvis der blev stillet krav om en retskendelse. Hertil kommer, at der alene vil være tale om adgang til udendørs undersøgelser og dermed ikke til private borgeres boliger. Det er forudsat, at det er transportministeren, der træffer beslutning om at foretage de pågældende undersøgelser uden retskendelse, men at den faktiske udførelse af undersøgelserne kan overlades til private, herunder selskaber, entreprenører eller landinspektører. De private skal i den forbindelse fremvise behø-

rig legitimation for, at de er berettigede til at udføre undersøgelserne.

De nævnte arkæologiske forundersøgelser hos lodsejeren samt fastsatte regler for det varsel, der skal gives lodsejeren før gennemførelse heraf, vil kunne medføre, at f.eks. landbrugsarealer ikke vil kunne benyttes i en kortere eller længere periode. Der er derfor behov for hjemmel til at kunne foretage disse undersøgelser, også når de medfører ulemper for ejerne af de pågældende arealer, og det derfor typisk ikke er muligt at opnå en frivillig aftale med lodsejeren om at kunne disponere over et givent område. Denne hjemmel sikres med bestemmelsen i stk. 2.

Hvis grundejeren lider et tab ved de arkæologiske forundersøgelser, og der ikke kan opnås enighed med ejeren om erstatning herfor, fastsættes erstatning som beskrevet i den foreslåede § 16.

Ifølge den foreslåede *stk. 3* skal ejere og brugere af arealer omfattet af *stk. 1* underrettes skriftligt senest 14 dage inden påbegyndelsen af undersøgelsen.

Da arkæologiske forundersøgelser, jf. *stk. 2*, er mere indgribende end undersøgelserne omfattet af *stk. 1*, foreslås det i *stk. 4*, at ejere og brugere senest 28 dage inden de arkæologiske forundersøgelsers påbegyndelse skal underrettes skriftligt.

I *stk. 5* foreslås det, at hvis det ikke er muligt skriftligt at underrette ejere og brugere i henhold til *stk. 3* og *4*, skal oplysning om undersøgelserne eller de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende. Det er op til Transportministeriet at bestemme, hvordan offentliggørelsen skal ske. Offentliggørelsen kan for eksempel ske på Transportministeriets, Vejdirektoratets eller den konkrete kommunes hjemmeside.

Til § 16

Lovforslagets § 16 vedrører erstatning for indgreb i medfør af §§ 14 og 15

I *stk. 1* foreslås det, at erstatning for indgreb i medfør af §§ 14 og 15, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Der kan være tale om erstatning for skade, som bliver påført ejere og brugere ved de foranstaltninger, der er nævnt i den foreslåede § 15. Der kan også være tale om erstatning ved indgreb efter § 14, der har karakter af ekspropriation. I sådanne tilfælde skal erstatningen være fuldstændig, jf. grundlovens § 73, dvs. at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren/brugeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen, ikke var sket. Det vil først og fremmest være tab som følge af arealafståelse og servitutpålæg, som vil kunne erstattes, men også ulemper som følge af ekspropriationen, herunder både midlertidige, varige og naboretlige ulemper. Det er ikke alene ejeren/brugeren af den ejendom, der skal eksproprieres, der kan have krav på erstatning, men f.eks. også naboer. Den erstatning, der fastsættes i medfør af lovforslagets § 16, kan således også være erstat-

ning, der ydes på naboretligt grundlag. Erstatningen ydes i sådanne tilfælde, når den naboretlige tålegrænse er overskredet og de øvrige almindelige erstatningsretlige betingelser er opfyldt.

Det foreslås i *stk. 2*, at reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen, således at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for både generelle og specielle fordele. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis den påtænkte foranstaltning skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Vejdirektoratet afholder omkostningerne forbundet hermed.

Til § 17

Bestemmelserne fastlægger de fremtidige ejerforhold til de forskellige delanlæg nævnt i § 1, samt hvilken instans der ejer, driver og vedligeholder de nævnte anlæg efter anlægsfasen.

I *stk. 1* foreslås det, at efter anlæg af den nye Storstrømbro inkl. landanlæg og relaterede aktiviteter, jf. § 1, *stk. 1*, fordeles ejerforholdene sig som følger:

- Storstrømsbroens vejanlæg inklusive cykel- og gangsti, fugtisolering, belægning og dilatationsfuger for vej og cykelsti ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet.
- Storstrømsbroens jernbaneanlæg inklusive skinner, fugtisolering og dilatationsfuger, herunder skinneudtræk for jernbanedelen, kørestrøm, signalanlæg, nødfortove mv. ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark.
- Brokonstruktionerne inklusive brorækværker og eventuelle vindskærme samt landfæster og dæmningsanlæg ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark i fællesskab med Vejdirektoratet delt med 50 pct. til hver.
- De landbaserede vejanlæg inkl. cykelstier på Masnedø fra landfæstet Masnedundsbroen til landfæstet Storstrømsbroen ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet. Øvrige lokale vejanlæg på Masnedø ejes, drives og vedligeholdes af Vordingborg Kommune. Spor- og vej bærende broer og konstruktioner, som tillader at trafikken krydser under såvel vej- som jernbaneanlægget, der løber parallelt ovenpå brokonstruktionen, ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark i fællesskab med Vejdirektoratet.
- De landbaserede vejanlæg inkl. cykelstier på Falster fra brofæstet til den nye rundkørsel ved Orehoved Langgade/Storstrømsvej/Gåbensevej ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet. Øvrige vejanlæg på Falster ejes, drives og vedligeholdes af Guldborgsund Kommune. Spor- og vej bærende broer og konstruktioner, som tillader, at trafikken krydser under såvel vej- som jernbaneanlægget, der løber parallelt ovenpå brokonstruktionen, ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark i fællesskab med Vejdirektoratet.
- Den nye sejrende til Orehoved Havn ejes, drives og vedligeholdes af Guldborgsund Kommune.
- De landbaserede jernbaneanlæg på Masnedø og Falster ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark.

- Nødvendig afmærkning af farvandet i forbindelse med etablering af Storstrømsbroen ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet i fællesskab med Banedanmark.

I de tilfælde, hvor ejerskab, drift og vedligehold er delt mellem Vejdirektoratet og Banedanmark, forvaltes ejerskabet af Banedanmark efter samme principper som den eksisterende Storstrømsbro. Endelig fastlæggelse af grænsefladerne mellem Banedanmark og Vejdirektoratet vedr. drifts- og vedligeholdelse fastlægges ved ibrugtagning af anlæggene.

I *stk. 2* foreslås det, at Banedanmarks anlæg efter transportministerens nærmere bestemmelse kan overdrages til A/S Femern Landanlæg.

Med bestemmelsen kan transportministeren således bestemme, at Banedanmarks anlæg i forbindelse med Femern Bælt-projektet, herunder dele af København-Ringsted banen, kan overdrages til A/S Femern Landanlæg, hvis dette efter en samlet vurdering er mest hensigtsmæssigt rent administrativt.

Overdragelse af Banedanmarks anlæg kan dog kun ske, såfremt A/S Femern Landanlæg er i besiddelse af en godkendelse og et certifikat som jernbaneinfrastrukturforvalter.

Til § 18

I *stk. 1* foreslås det, at Trafikstyrelsen udfører de opgaver, der fremgår af §§ 3 og 4.

Det foreslås, at de opgaver, der fremgår af lovforslagets §§ 3 og 4 henlægges til Trafikstyrelsen for at gennemføre kravet i VVM-direktivets artikel 9 a på lovens område. Artikel 9 a blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (ændring af VVM-direktivet). Ændringsdirektivet trådte i kraft den 15. maj 2014 og skal implementeres senest den 16. maj 2017.

Det følger af artikel 9 a, stk. 1, at medlemsstaterne skal sikre, at den eller de kompetente myndigheder (VVM-myndigheder) udfører de opgaver, der følger af direktivet, på objektiv vis og ikke befinder sig i en situation, der giver anledning til interessekonflikt. Det følger videre af artikel 9 a, stk. 2, at såfremt den kompetente myndighed også er bygherren, skal medlemsstaterne i det mindste, som led i deres strukturering af administrative kompetencer, sørge for en passende adskillelse mellem uforenelige funktioner i forbindelse med varetagelsen af opgaverne, der følger af direktivet. Af betragtning nr. 25 i direktiv 2014/52/EU fremgår i tilknytning til den ny artikel 9 a, at interessekonflikter kan forebygges bl.a. gennem en "funktionel adskillelse" mellem den kompetente myndighed og bygherren.

Habitatdirektivet (92/43/EF) indeholder ikke en tilsvarende regel om passende adskillelse mellem funktioner som bygherre og habitatmyndighed. Imidlertid er der ved direktiv 2014/52/EU indføjet nye regler i VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, som bl.a. angår proceduren ved vurderinger af planer og projekters mulige påvirkning af Natura 2000-områder, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det fremgår af

VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, bl.a., at for projekter, for hvilke kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører fra både VVM-direktivet og habitatdirektivet, skal medlemsstaterne, hvor det er relevant, sikre, at der fastlægges en samordnet og/eller fælles procedure, der opfylder kravene i begge EU-regelsæt.

Det vurderes, at der vil kunne være tilfælde, hvor eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag, jf. lovforslagets §§ 3 og 4, udløser krav om supplerende konsekvensvurdering efter begge regelsæt, og at det er relevant at fastlægge en samordnet og/eller fælles procedure for sådanne vurderinger. Det findes herefter også hensigtsmæssigt, at kompetencen til at træffe afgørelse efter henholdsvis VVM- og habitatreglerne placeres hos samme myndighed.

Det foreslås på denne baggrund i *stk. 1*, at Trafikstyrelsen tillægges kompetencen til at udføre de opgaver, der fremgår af lovforslagets § 3, stk. 1 og 2 (supplerende VVM) og § 4, stk. 1 og 2 (supplerende habitatvurderinger). Om de konkrete opgaver, som Trafikstyrelsen skal udføre, henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets §§ 3 og 4.

Trafikstyrelsen vil som en offentlig myndighed være omfattet af bl.a. offentlighedsloven, forvaltningsloven og miljøoplysningsloven ved udførelsen af opgaverne efter anlægsloven.

I *stk. 2* foreslås det, at Trafikstyrelsen ved udførelsen af de opgaver, der fremgår af §§ 3 og 4, er uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

Med henblik på at gennemføre kravet i VVM-direktivets artikel 9 a om at forebygge interessekonflikter foreslås det endvidere i *stk. 2*, at Trafikstyrelsen er uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse. Det forudsættes, at Trafikstyrelsen tildeles de fornødne, særskilte administrative og personelle ressourcer til at kunne udføre de til enhver tid foreliggende opgaver med miljømæssige vurderinger af projektændringer mv.

Til § 19

Med den foreslåede søgsmålsfrist i *stk. 1* sikres det, at der efter en vis periode ikke ved domstolene kan rejses tvivl 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 Transportministeriets eller Vejdirektoratets hjemmeside. Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* indebærer, 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 m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. 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 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 § 20

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende. Det ønskes, at loven træder i kraft hurtigst muligt af hensyn til projektets fremdrift.