

Udskriftsdato: 13. december 2025

2023/1 LSF 113 (Gældende)

## Forslag til Lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin., j.nr. 2023-4558

## Forslag

til

### Lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen<sup>1)</sup>

#### Kapitel 1

##### *Anlægsprojektet*

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at udbygge E20 Amagermotorvejen, jf. bilag 1.

§ 2. Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1.

#### Kapitel 2

##### *Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger*

§ 3. Anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

§ 4. Ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 udfører anlægsmyndigheden afværgeforanstaltninger i henhold til den gennemførte miljøkonsekvensvurdering, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

#### Kapitel 3

##### *Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange*

§ 5. Anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver ikke tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 65, stk. 1, og § 65 b, stk. 1, i lov om naturbeskyttelse.

*Stk. 2.* Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og museumslovens kapitel 8 og 8 a finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1.

*Stk. 3.* Hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og 2, varetages af transportministeren.

§ 6. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love og regler, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

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

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

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

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

## Kapitel 4

### *Ledningsarbejder*

§ 7. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

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

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

§ 8. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

*Stk. 2.* Kan der ikke opnås enighed efter stk. 1 mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 7, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

*Stk. 3.* Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

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

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

## Kapitel 5

### *Støjisoleringsordning*

§ 10. Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

*Stk. 2.* Ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter, at det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

*Stk. 3.* Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til Transportministeriet. Klagefristen er 4 uger fra den dag, at afgørelsen er meddelt den pågældende.

*Stk. 4.* Ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter, at det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

## Kapitel 6

### *Domstolsprøvelse*

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

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

Kapitel 7  
*Ikrafttræden*

**§ 12.** Loven træder i kraft den 1. juli 2024.

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

- <sup>1)</sup> Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7.



# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### **Indholdsfortegnelse**

#### **Indledning**

#### **2. Lovforslagets baggrund**

##### **2.1. Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring**

#### **3. Lovforslagets hovedpunkter**

##### **3.1 Beskrivelse af anlægsprojektet**

3.1.1 Tilslutningsanlæg og motervejskryds

3.1.2 Lokale veje og stier

3.1.3 Erstatningsnatur

3.1.4 Støjreducerende tiltag

3.1.5 Vejafvanding

3.1.6 Trafikafvikling i anlægsperioden

##### **3.2 Trafikale forbedringer**

##### **3.3 Ekspropriation**

##### **3.4 Miljømæssige vurderinger**

3.4.1 Gældende ret

3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

##### **3.5 Forholdet til anden lovgivning**

3.5.1 Gældende ret

3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3.5.3 Fravigelse af anden lovgivning

##### **3.6 Ledninger**

3.6.1 Gældende ret

3.6.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

#### **4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål**

#### **5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

##### **5.1. Generelt**

##### **5.2 Anlægsøkonomi og tidsplan**

5.2.1 Anlægsøkonomi for projektet

#### **6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

## **7. Administrative konsekvenser for borgerne**

## **8. Klimamæssige konsekvenser**

## **9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

### **9.1 Planforhold**

#### 9.1.1 Påvirkning i anlægsperioden

### **9.2 Landskab og visuelle forhold**

#### 9.2.1 Eksisterende forhold

#### 9.2.2 Påvirkning i anlægsperioden

#### 9.2.3 Påvirkninger efter udbygning

#### 9.2.4 Afværgeforanstaltninger

### **9.3 Arkæologi og kulturarv**

#### 9.3.1 Eksisterende forhold

#### 9.3.2 Påvirkninger i anlægsperioden

#### 9.3.3 Påvirkninger efter udbygning

### **9.4 Fredninger**

#### 9.4.1 Eksisterende forhold

#### 9.4.2 Påvirkninger efter udbygning

### **9.5 Mennesker, sundhed og materielle goder**

#### 9.5.1 Påvirkning i anlægsperioden

#### 9.5.2 Påvirkning efter udbygning

### **9.6 Frilugtslov og rekreative forhold**

#### 9.6.1 Eksisterende forhold

#### 9.6.2 Påvirkning i anlægsperioden

#### 9.6.3 Påvirkning efter udbygning

### **9.7 Støj og vibrationer**

#### 9.7.1 Eksisterende forhold

#### 9.7.2 Påvirkning i anlægsperioden

#### 9.7.3 Påvirkning efter udbygning

#### 9.7.4 Afværgeforanstaltninger

### **9.8 Natur og biodiversitet**

#### 9.8.1. Eksisterende forhold

#### 9.8.2 Påvirkningem i anlægsperioden

#### 9.8.3 Påvirkninger efter udbygning

9.8.4 Bilag IV-arter

9.8.5 Afværgeforanstaltninger

9.8.6 Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering

## **9.9 Grundvand og hydrologi**

9.9.1 Eksisterende forhold

9.9.2 Påvirkning i anlægsperioden

9.9.3 Påvirkning efter udbygning

## **9.10 Overfladevand**

9.10. Eksisterende forhold

1

9.10. Påvirkning i anlægsperioden

2

9.10. Påvirkning efter udbygning

3

## **9.11 Jord og forurennet jord**

9.11. Eksisterende forhold

1

9.11. Påvirkning i anlægsperioden

2

9.11. Påvirkning efter udbygning

3

## **9.12 Råstoffer og affald**

9.12. Påvirkning i anlægsperioden

1

9.12. Påvirkning efter udbygning

2

## **9.13 Arealindgreb og ledninger**

9.13. Påvirkning af arealer

1

9.13. Påvirkning af ledninger

2

## **9.14 Støjsoleringsordningen**

## **10. Forholdet til EU-retten**

### **10.1 VVM-direktivet**

### **10.2 Habitatdirektivet og Fuglebeskyttelsesdirektivet**

### **10.3 Århus-konventionen**

## **10.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet**

## **10.5 Havstrategidirektivet**

## **11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.**

## **12. Sammenfattende skema**

### **Indledning**

Lovforslaget har til formål at forbedre fremkommeligheden på Amagermotorvejen og vejbetjeningen af Avedøre Holme samt at reducere de nuværende støjgener for boligområderne langs motorvejen.

I lovforslagets § 1 bemyndiges transportministeren til at udbygge E20 Amagermotorvejen ved at etablere tosporede fordelingsveje langs motorvejen øst for Avedøre Havnevej, nye kørespor og nødspor på strækningen vest for Avedøre Havnevej og to nye tilslutningsanlæg til Helseholmen og Hammerholmen på Avedøre Holme.

Transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1.

Loven vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

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

Det er intentionen, at transportministeren vil delegere sin kompetence til Vejdirektoratet til gennemførelse af anlægsprojektet. Vejdirektoratet vil da være anlægsmyndighed for projektet omfattet af lovforslaget.

Den vedtagne lov vil skulle udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet.

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

### **2. Lovforslagets baggrund**

Den 28. juni 2021 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet) sammen med Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet og Kristendemokraterne en aftale om Infrastrukturplan 2035. Den 11. maj 2022 trådte Nye Borgerlige ud af forliget, og partiet er dermed ikke længere en del af aftalen om Infrastrukturplan 2035.

Aftalen om Infrastrukturplan 2035 omfatter bl.a. anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1. Denne del af aftalen står Enhedslisten og Alternativet udenfor.

Det fremgår af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at E20 Amagermotorvejen skal udbygges. På den baggrund har Vejdirektoratet i 2022-2023 udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering af projektet.

Det primære fokus i projektet har været at forbedre fremkommeligheden på Amagermotorvejen og

vejbetjeningen af Avedøre Holme, samt at reducere de nuværende støjgener for boligområderne langs motorvejen.

## **2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring**

Forud for udarbejdelsen af lovforslaget er der gennemført en miljøkonsekvensvurdering af projektet, herunder vurderinger af projektets eventuelle indvirkning på Natura 2000-områder i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Miljøkonsekvensvurderingen med tilhørende baggrundsdocumentation er afrapporteret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Her findes endvidere et ikke-teknisk resumé af miljøkonsekvensvurderingen.

Miljøkonsekvensvurderingen af projektet for udbygning af E20 Amagermotorvejen har været i offentlig høring i perioden fra den 15. september til den 13. november 2023. Der er afholdt borgermøde den 25. oktober 2023. Vejdirektoratet modtog omkring 480 høringssvar.

På baggrund af indkomne høringssvar er der udarbejdet et tillæg til miljøkonsekvensvurderingen. Tillægget har været i supplerende offentlig høring i perioden fra den 15. december 2023 til den 21. januar 2024. Vejdirektoratet modtog fire høringssvar.

Alle høringssvar og det samlede høringsnotat er tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

## **3. Lovforslagets hovedpunkter**

### **3.1 Beskrivelse af anlægsprojektet**

For at forbedre fremkommeligheden foreslås det at adskille den gennemkørende trafik på motorvejen fra trafikken til og fra motorvejen ved at etablere parallelle fordelingsveje på strækningen fra motorvejskryds Avedøre til Avedøre Havnevej. Fra de tosporede fordelingsveje vil der være forbindelse til eksisterende tilslutningsanlæg ved Gl. Køge Landevej og Avedøre Havnevej samt to nye tilslutningsanlæg med forbindelse til Helseholmen og Hammerholmen på Avedøre Holme. De sidstnævnte tilslutningsanlæg vil især kunne aflaste tilslutningsanlægget ved Avedøre Havnevej, som i dag spiller en central rolle for fordelingen af trafik til og fra Hvidovre, Avedøre Holme, Valbyområdet m.m.

Fra Avedøre Havnevej og videre mod øst til tilslutningsanlæg 20 København C foreslås motorvejen udbygget fra seks til otte kørespor. På Kalvebodbroerne foreslås de otte spor etableret ved ombygning af nødsporene til kørespor, mens der på den resterende strækning foreslås etableret otte kørespor plus nødspor af hensyn til trafiksikkerheden og trafikafviklingen.

Som en integreret del af projektet foreslås opsat ca. 12,5 km støjafskærmning. Det foreslås bl.a., at der opsættes støjskærme på nordsiden af Kalvebodbroerne for at dæmpe støjudbredelsen over Kalveboderne mod Hvidovre. Det foreslås ligeledes, at Kalvebodbroerne udstyres med en skærm mellem motorvejen og cykelstien med henblik på at beskytte cykeltrafikken mod opsprøjt og vindtryk fra trafikken.

Projektet omfatter også udbygning af vejafvandingssystemet, herunder udvidelse af eksisterende og anlæg af nye regnvandsbassiner.

Det foreslås desuden at etablere et trafikledelsessystem bestående af overvågningskameraer, informationstavler, automatisk hastighedsregulering og varsling af kødannelse. Ved fastlæggelse af det endelige trafikledelsessystem tilstræbes en god sammenhæng med eksisterende og kommende trafikledelsestiltag på Motorring 3 og Øresundsmotorvejen med henblik på bedst mulig styring, overvågning og afvikling af trafikken på motorvejsnettet omkring København.

### 3.1.1 Tilslutningsanlæg og motorvejskryds

Motorvejskryds Avedøre foreslås udbygget med ramper til og fra fordelingsvejene. Der vil være forbindelse mellem fordelingsvejene og Motorring 3 og Køge Bugt Motorvejen i begge retninger.

Rampen fra Køge Bugt Motorvejen til den østgående fordelingsvej føres i eget tracé på en ny bro over Motorring 3 sydgående. I modsat retning forgrener den vestgående fordelingsvej sig til ramper mod henholdsvis Køge Bugt Motorvejen og Motorring 3. Rampen mod Køge Bugt Motorvejen føres under Motorring 3 i en ny brokonstruktion.

Tilslutningsanlæg 22 Gl. Køge Landevej foreslås ombygget således, at alle fire til- og frakørselsramper tilsluttes Gl. Køge Landevej i signalregulerede kryds. Til- og frakørselsramper tilsluttes fordelingsvejene. De eksisterende ramper til Stamholmen nedlægges.

Tilslutningsanlæg 22a Helseholmen er et nyt vestvendt tilslutningsanlæg med forbindelse til Stamholmen ved Helseholmen. Rampekrydset signalreguleres, og til- og frakørselsramper tilsluttes fordelingsvejene.

Tilslutningsanlæg 21 Avedøre Holme foreslås ombygget således, at til- og frakørselsramper tilsluttes fordelingsvejene. Rampekrydsene bygges om med etablering af flade venstresving på Avedøre Havnevej, hvorved de store venstresvingende trafikstrømme kan afvikles samtidigt.

Tilslutningsanlæg 21a Hammerholmen er et nyt østvendt tilslutningsanlæg med forbindelse til Stamholmen ved Hammerholmen. Rampekrydset signalreguleres, og til- og frakørselsramper tilsluttes fordelingsvejene. Syd for motorvejen omlægges Holmestien for at få plads til de nye ramper.

Tilslutningsanlæg 20 København C foreslås ombygget således, at til- og frakørselsramperne tilpasses Amagermotorvejens udbygning fra seks til otte spor og Øresundsmotorvejens udbygning fra fire til seks spor.

### 3.1.2 Lokale veje og stier

Alle krydsende veje, jernbaner og stier opretholdes, men det vil i flere tilfælde være nødvendigt med ombygning eller anlæg af nye bygværker for at få plads til projektet.

Ved Hvidovrestien foreslås den eksisterende bro erstattet af en ny bro, der foreslås etableret nordvest for den eksisterende stiforbindelse.

Ved S-banen foreslås det, at der etableres underføringer til fordelingsvejene syd og nord for den eksisterende underføring af motorvejen. Håndtering af sporspærring afklares i samråd med Banedanmark.

Ved Gl. Køge Landevej foreslås det at ombygge og etablere kryds samt etablere en underføring til den vestgående fordelingsvej. Det forventes, at anlægsarbejdet kan udføres i deletaper, så bil- og cykeltrafikken på Gl. Køge Landevej kan opretholdes.

Ved Mågestien foreslås det, at stitunnelen sideudvides både syd og nord for motorvejen.

Ved Avedøre Havnevej foreslås det, at krydsområdet ombygges med henblik på at forbedre trafikafviklingen.

Ved Holmestien foreslås det, at stien syd for motorvejen ombygges for at gøre plads til det vestvendte tilslutningsanlæg ved Hammerholmen.

Ved Dæmningsstien foreslås det, at stitunnelen sideudvides både syd og nord for motorvejen.

### 3.1.3 Erstatningsnatur

De naturarealer, der skal anvendes til udbygningen af motorvejen og tilhørende anlæg, erstattes ved udlægning af ny natur i forholdet 1:2. Det dobbelte areal skal kompensere for, at nyskabte naturområder i en årrække vil have en ringere naturtilstand end den natur, der erstattes.

Ved fældning af træer, der er egnet som leve- og rastested for flagermus, skal hvert træ erstattes af veteraniserede træer i forholdet 1:2. Ved veteranisering påføres levende træer skader, f.eks. ved afrivning af grene og beskæring i stammen, med henblik på at fremme forrådnelse og svampeangreb i træet og derved skabe nye naturlige levesteder for bl.a. flagermus med henblik på at styrke biodiversiteten.

Træer, der fældes i flagermusenes kortlagte ledelinjer, erstattes af beplantning på støjskærme og levende hegn, som fremadrettet kan benyttes til fouragering og ledelinje.

På hele strækningen vil værdifuld infranatur (artsrige vejkanter) blive erstattet i forholdet 1:1 ved at indsamle frø, foretage overfladeskrab eller grabbe dele af den værdifulde natur og flytte materialet til andre vejkanter med potentiale.

### 3.1.4 Støjreducerende tiltag

Som en integreret del af projektet foreslås det, at der bliver opsat omkring 12,5 km støjafskærmning i varierende højder. Med henblik på at opnå størst mulig støjdemping vil der blive placeret støjskærme med en højde på ni meter langs motorvejens nødspor. Disse skærme suppleres i flere tilfælde af støjskærme med en højde på fire meter på ydersiden af forbindelsesvejene. Støjskærmenes højde er fastlagt på baggrund af trafikkenes størrelse, sammensætning og hastighed, hvilket medfører, at de høje støjskærme er placeret tættest på motorvejen, hvor hovedparten af trafikken kører.

For at dæmpe støjudbredelsen over Kalveboderne mod Hvidovre foreslås det, at der opsættes tre meter høje støjskærme på nordsiden af Kalvebodbroerne.

Det foreslås desuden, at der etableres en ordning, hvor støjramte boliger vil kunne søge tilskud til støjisolering, svarende til støjisoleringsordningen i en række andre anlægsprojekter.

### 3.1.5 Vejafvanding

Den eksisterende afvanding er etableret primært med dræn eller trug med større opsamlingsbrønde placeret i rabatterne. Der er enkelte steder etableret kantopsamling.

Det forventes, at en større del af det eksisterende vejafvandingssystem kan genbruges. Vejvandet fra motorvejen vil blive opsamlet og ledt i lukkede systemer til regnvandsbassiner, hvor urenheder opsamles og bundfældes. Vandet ledes herfra videre til vandløb og søer i en jævn strøm.

Udbygningen af Amagermotorvejen med fordelingsveje og ekstra spor medfører en mindre forøgelse i det befæstede areal, og et deraf afledt behov for anlæg af nye regnvandsbassiner og udvidelse af eksisterende regnvandsbassiner, pumpestationer og ledningsanlæg. De nye og udvidede regnvandsbassiner gør det muligt at fastholde en uændret udledning (liter per sekund) til de recipienter, hvortil regnvandsbassinerne udleder.

Alle regnvandsbassiner foreslås etableret med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på motorvejen vil kunne tilbageholdes i bassinerne for at hindre udløb til recipient.

Den konkrete miljøvurdering af projektet gennemgås under punkt 9 Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

### 3.1.6 Trafikafvikling i anlægsperioden

Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt således, at det forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken, jernbanedriften og ikke mindst borgerne i området. Det er foreløbigt udgangspunktet, at anlægsarbejdet udføres inden for normal arbejdstid (dagperioden) på hverdage, og at der kun i særlige tilfælde vil være nødvendigt at arbejde med udvidet arbejdstid eller udføre arbejdet som natarbejde.

Cykel- og gangstier på langs og tværs af motorvejen opretholdes i videst muligt omfang i anlægsperioden, men visse steder kan det blive nødvendigt at lukke stier kortvarigt, f.eks. ved sideudvidelse af de to stitunneler under motorvejen.

Under anlægsarbejdet må det forventes, at der kan forekomme hastighedsnedsættelser på Amagermotorvejen samt kortvarige perioder med omkørsel på de omkringliggende veje og stier.

Der vil i forbindelse med detailprojekteringen ske nøje planlægning af trafikafviklingen, så anlægsarbejdet forårsager færrest mulige gener for trafikanter, de lokale bysamfund og de direkte berørte naboer. Planlægningen vil blive koordineret med kommuner, politi og beredskab.

## 3.2 Trafikale forbedringer

Ifølge trafikberegningerne vil anlæg af fordelingsveje og ekstra kørespor forbedre fremkommeligheden på Amagermotorvejen, hvor trafikken forventes at stige med 6.000-8.000 biler pr. hverdagsdøgn således, at den samlede trafik på motorvejen vil nå 153.000-168.000 biler pr. hverdagsdøgn i 2030. Omvendt forventes en aflastning af en række større veje i området omkring Amagermotorvejen. Det gælder især Gl. Køge Landevej, Holbækmotorvejen (øst for Motorring 3) og Ellebjergvej.

Både udbygningen af eksisterende og anlæg af nye tilslutningsanlæg vil give markante forbedringer i vejbetjeningen af trafikken til og fra Amagermotorvejen. Det gælder især trafikken mellem motorvejen og Avedøre Holme, hvor de to halve tilslutningsanlæg ved Helseholmen og Hammerholmen forventes at give en betydelig aflastning af tilslutningsanlægget ved Avedøre Havnevej og rundkørslen på Stamholmen.

## 3.3 Ekspropriation

Af grundlovens § 73 fremgår det, 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.

Den midlertidige og permanente arealerhvervelse, som er nødvendige for projektet, kan foretages i henhold til regler om ekspropriation til statslige vejanlæg i lovbekendtgørelse nr. 421 af 25. april 2023 om offentlige veje m.v. (herefter vejloven), jf. §§ 96-98.

Ekspropriation sker efter reglerne i lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (herefter ekspropriationsprocesloven), jf. vejlovens § 95, stk. 1. Ved erstatningsfastsættelsen finder vejlovens § 103 anvendelse.

Der kan pålægges vejbyggelinjer, udføres forundersøgelser, ske fremrykket ekspropriation m.v. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45 og § 99. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshave-

res råden over et nærmere defineret areal, jf. vejlovens § 3, nr. 8. Vejmyndigheden er den myndighed, der administrerer en offentlig vej, jf. vejlovens § 3, stk. 1, nr. 1.

Der skal erhverves areal til udbygning af motorvejen med fordelingsveje, nye kørespor, nødspor og ramper, samt erhverves areal til ombygning af tilslutningsanlæg og krydsende veje og stier. Derudover er der brug for arealer til udvidelse af eksisterende eller anlæg af nye regnvandsbassiner til sikring af vejens afvanding, etablering af vejgrøfter samt til brug for støjafskærmning.

Ud over de arealer, der skal anvendes permanent til udbygning af vejanlægget, vil der være behov for at kunne anvende arealer midlertidigt i anlægsperioden. Det vil sige langs vejene, til- og frakørselsramper samt rundt om regnvandsbassiner. Desuden kan der blive brug for større arbejdsarealer i forbindelse med anlæg og udvidelse af brokonstruktioner og stitunneler, oplag af materialer, skurbyer og lignende. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Det er forudsat, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand i udgangspunktet sker ved frivillig aftale mellem ledningsejer og lodsejer eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger.

Erstatninger for ekspropriation til brug for midlertidige eller permanente anlæg og for pålæg af servitutter m.v. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

Det forventes, at der skal erhverves ca. 142.000 m<sup>2</sup> til selve udbygningen af motorvejen og ca. 108.000 m<sup>2</sup> til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 30 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Den permanente arealerhvervelse berører udelukkende virksomheder og offentlig ejede arealer. Det estimeres, at tre ejendomme kan blive totaleksproprieret.

### **3.4 Miljømæssige vurderinger**

#### **3.4.1 Gældende ret**

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 (herefter benævnt one stop shop-bekendtgørelsen)).

Reglerne for miljøvurderinger af Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter findes i vejlovens kapitel 2 a.

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147 /EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder,

kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 1, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af lovens bilag 1, som bl.a. på grund af deres art, dimensioner eller placering kan forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet, kræver en vurdering af projektets indvirkning på miljøet samt administrativ tilladelse.

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

Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøkonsekvensvurdering. Det påhviler Vejdirektoratet at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsperioden være omfattet af den administrative procedure, jf. vejlovens § 17 c – 17 e, i hvilken forbindelse der vil blive foretaget de fornødne miljømæssige vurderinger, hvis ændringen eller udvidelsen kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet, jf. vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2.

Trafikstyrelsen er miljømyndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsperioden, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

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

One stop shop-bekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 17 q og fastsætter regler om fælles og samordnede procedurer for miljøkonsekvensvurdering af projekter, hvor der både gælder krav om miljøkonsekvensvurdering efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og krav om vurdering efter regler, der implementerer Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) eller Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet). Væsentlighedsvurdering og eventuel konsekvensvurdering indgår i miljøkonsekvensrapporten. Projekter, der vedtages ved anlægslov, er ikke omfattet af one stop shop-bekendtgørelsen, men rapporten skal leve op til de indholdsmæssige krav i VVM-direktivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

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

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

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.

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

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

### 3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med Folketingets vedtagelse af denne lov bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. bilag 1, projektbeskrivelsen i dette lovforslag og miljøkonsekvensrapporten.

Projektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a. Bestemmelserne i vejloven har til formål at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige vejprojekter, og at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projekters sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet.

Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, jf. lovforslagets § 3. Det påhviler Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at projektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.

På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet nævnt i § 1 er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter. Lovforslaget udgør godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

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

Projektet vedtages af Folketinget i enkeltheder på baggrund af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering. I anlægsloven beskrives selve anlægsprojektet med en nødvendig grad af fleksibilitet, hvor bl.a. mindre detaljebeslutninger i projektet først vil være mulige at fastlægge i den efterfølgende fase. Det kan eksempelvis være endelig stillingtagen til, hvorvidt den planlagte støjafskærmning, der er behandlet i miljøkonsekvensrapporten, skal etableres som en støjskærm eller som en støjvold.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsarbejdet påbegyndes, igangsættes en projektering af alle tekniske og udførelsmæssige forhold i vejprojektet. Vejdirektoratet søger på denne baggrund tilladelse fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente

miljømyndighed påser i denne proces, at gældende regler iagttages og sikrer dermed, at der ikke sker forringelse af f.eks. målsatte grundvandsforekomster og overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der kræver tilladelser efter natur- og miljølovgivningen.

Loven fraviger på nogle punkter bestemmelser i den almindelige plan- og naturlovgivning, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændring af tilstanden, etablering af varige fysiske anlæg eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse, før sådanne anlæg kan etableres eller anvendelsen af arealet ændres, jf. lovforslagets § 5.

### **3.5 Forholdet til anden lovgivning**

#### **3.5.1 Gældende ret**

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

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

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

Som følge af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 med senere ændringer (herefter planloven), vil etablering af visse dele af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse efter § 35, stk. 1. Herudover vil der i nogle tilfælde opstå behov for ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

I naturbeskyttelseslovens kapitel 2 er der fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. følgende bygge- og beskyttelseslinjer: strandbeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 15), sø- og å-beskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18) og kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, 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 og 2, og 65 b, stk. 1, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten udgøres af miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.

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

Herudover fastsætter bl.a. naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 regler om offentlighedens adgang til naturen. Naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24 indeholder regler om henholdsvis adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer.

EU's naturbeskyttelsesdirektiver, der omfatter habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet, pålægger medlemslandene at bevare en række arter og naturtyper, som er sjældne, truede eller karakteristiske, ved at udpege særlige områder, hvor disse arter og naturtyper er beskyttede.

Fuglebeskyttelsesområder og habitatområder indgår i det sammenhængende europæiske, økologiske netværk, der betegnes Natura 2000.

Der må ikke iværksættes projekter, der kan skade et Natura 2000-områdes integritet, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og der er derfor krav til myndighederne om at vurdere konsekvenserne af et projekt i de tilfælde, hvor planen eller projektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt.

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV-arter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk. 1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også uden for Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16. Der henvises i øvrigt til punkt 10 om EU-retten.

Naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 1, indeholder bestemmelser om, at nærmere angivne arter ikke forsætligt må forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden. I tilknytning hertil fremgår det af naturbeskyttelseslovens § 29 a, stk. 2, at yngle- eller rasteområder for de arter, der er nævnt i bilag 3 til loven, ikke må beskadiges eller ødelægges. One stop shop-bekendtgørelsens § 1 g omfatter lignende formuleringer vedrørende forstyrrelse af arter og bestand og yngleområders tilstand.

Tilsvarende bestemmelser fremgår af lovbekendtgørelse nr. 639 af 26. maj. 2023 om jagt- og vildtforvaltning (jagt- og vildtforvaltningsloven), jf. § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (herefter artsfredningsbekendtgørelsen) fastsætter regler om fredning af nærmere bestemte dyr, herunder fugle og planter, i form af forbud mod drab, indsamling, handel m.v. og varetager individbeskyttelsen for beskyttede bilag IV-arter og fugle, der indgår i bekendtgørelsens kapitel 2 og 3, jf. især § 4, stk. 1 og 2, § 6 og § 10, stk. 1 og 2.

Bekendtgørelsens kapitel 4 omfatter fredning af danske dyr og planter, som ikke er omfattet af bekendtgørelsens kapitel 2 og 3. Der kan, for så vidt angår beskyttelsesbestemmelserne, søges om dispensation fra den relevante myndighed, som er Miljøstyrelsen.

Lovbekendtgørelse nr. 690 af 26. maj 2023 om skove med senere ændringer (herefter skovloven) fastsætter regler om anvendelsen af fredskovspligtige arealer jf. §§ 8-13. § 25 i skovloven omhandler registrering af naturmæssigt særlig værdifulde skove med henblik på beskyttelse deraf. Skovlovens §§ 26-28 fastsætter endvidere regler om beskyttelse af skovnaturtyper og levesteder for arter i internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af andre former for naturmæssigt særlig værdifuld skov. Miljøministeren har kompetence til at dispensere fra nærmere bestemte bestemmelser i skovloven.

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

af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

Efter lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, fastsætter miljøministeren bl.a. regler, der fastlægger og angiver konkrete miljømål og indsatsprogrammer for hvert vandområdedistrikt med henblik på opnåelse af miljømålene, herunder med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger (herefter vandrammedirektivet).

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområder, at myndigheder kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets eller grundvandsforekomstens tilstand og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser gennemfører væsentlige, men ikke alle, dele af vandrammedirektivet.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til § 28, stk. 1, i lov nr. 5 af 3. januar 2023 om miljøbeskyttelse med senere ændringer (miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 1393 af 21. juni 2021 om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, at ved tag- og overfladevand forstås regnvand fra tagarealer og andre helt eller delvist befæstede arealer, herunder jernbaner, såfremt det ikke indeholder andre stoffer, end hvad der sædvanligt tilføres regnvand i forbindelse med afstrømning fra sådanne arealer eller har en væsentlig anden sammensætning.

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

Det følger af § 8, stk. 1, i lov om forurennet jord, jf. lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 (herefter jordforureningsloven), at når en ejendom er forureningskortlagt, skal kommunalbestyrelsen give tilladelse til ændret arealanvendelse.

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

### 3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.

Anlægsprojektet omfattet af dette lovforslag vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven vil udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 indebærer således, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan gennemføre de

fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af den udførte miljøkonsekvensvurdering.

Der er i miljøkonsekvensvurderingen konstateret, at Natura 2000-området N143 Vestamager og havet syd for ville kunne blive væsentligt påvirket ved udbygning af Amagermotorvejen. Det drejer sig specifikt om en mulig konsekvens for en art på udpegningsgrundlaget (rørhøg) og dens levested, hvorfor der er udarbejdet en Natura 2000-konsekvensvurdering. Konsekvensvurderingen konkluderer, at der ikke vil være en påvirkning af rørhøgen og dens levested, såfremt anlægsarbejdet gennemføres uden for rørhøgens yngletid.

Der er forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen ikke konstateret direkte påvirkning af bilag IV-arter inden for de arealer, som forventes påvirket af anlægsarbejdet. Dog vil der ryddes levesteder for bilag IV-arter (flagermusegnede træer), og deres ledelinjer vil blive påvirket. Ved etablering af de indarbejdede afværgeforanstaltninger i projektet vil den økologiske funktionalitet af de påvirkede arter kunne opretholdes.

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

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

### 3.5.3. Fravigelse af anden lovgivning

For at skabe klarhed om, at anlægsloven udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 5, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven og naturbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven.

Anlægsprojektet, afledte terrænreguleringer og erstatningsnatur uden for anlægsområdet, kan gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse m.v. efter de regler, som fraviges i § 5.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning medfører ikke, at de plan- og naturmæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke finder anvendelse som følge af anlægsloven, jf. lovens § 5, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn varetages og reguleres direkte med anlægsloven.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser for myndigheden, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givent projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt.

Der henvises i øvrigt til forslagens § 5 og bemærkningerne hertil.

Det forhold, at den lovgivning, som ikke er fraveget, fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet samt deres entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 5, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

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

Klagesager kan derfor indebære betydelige og reelle risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og dermed fordyrelse af anlægsprojektet.

Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter de love nævnt i lovforslagets § 6, samt regler udstedt i medfør af disse, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Der er dog som sædvanligt mulighed for at indbringe sagen for domstolene, dog med en frist på seks måneder af hensyn til projektets fremgang. Der er ligeledes også den almindelige adgang til at indbringe klager til Folketingets Ombudsmand.

Myndighedernes afgørelser vedrørende projektet vil kunne indbringes for transportministeren, jf. forslaget til § 6, stk. 2. Transportministeren vil - som øverste ansvarlig for projekterne - have en konkret viden om rammerne for det samlede projekt, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager. Endvidere foreslås det af samme grund, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet.

Der henvises i øvrigt til forslagens § 6 og bemærkningerne hertil.

### **3.6 Ledninger**

#### **3.6.1 Gældende ret**

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

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - dommen om Motorring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde,

hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bære ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster" på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

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

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

Højesteret har desuden i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H - dommen om Flintholm Station) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den gældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et "sammensat anlægsprojekt", uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejdet nødvendigt.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H - dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning.

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

Højesteret har i dom af 14. marts 2022 (UfR 2022.2004 - sagen om Holstebromotorvejen) fundet, at de

hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, ikke i almindelighed kan overføres til en situation, hvor ledningerne var anbragt i henhold til deklARATIONER, der beroede på en ensidig ejerdisposition, idet en kommune var både ledningsejer og arealejer, da ledningerne blev anbragt. Højesteret bemærkede herved, at der i sådanne tilfælde normalt er en formodning for, at pålæggelse af en deklARATION om sikring af ledninger har til formål bl.a. at fastslå, at ledningsejeren ikke skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, hvis der på et senere tidspunkt ikke længere er identitet mellem ledningsejeren og arealejeren. Retstillingen var ikke ændret som følge af, at ledningerne var overdraget til andre, hvorfor arealejeren skulle afholde udgifterne til arbejdet vedrørende de fire ledninger. De øvrige 17 ledninger var anbragt i henhold til aftaler, hvor der var aftalt erstatning. Højesteret udtalte bl.a., at det i en situation, hvor der er aftalt erstatning, påhviler arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at ledningsanlægget ikke skal ligge på gæstevilkår.

### 3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

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

Lovforslaget indeholder i §§ 7-9 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov om anlæg af en Nordhavnstunnel og lov om udvikling af statsvejnettet.

## 4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

Ved at udbygge vejene som omtalt i lovforslaget vil kapaciteten blive forbedret. Dette vil være medvirkende til at sikre en bedre trafikafvikling på vejene samt en højere regularitet i rejsetiden og dermed være en gevinst for såvel pendlere som erhvervsliv. Dette vil understøtte verdensmål nummer 9 Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmålene 9.1 (Udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel).

Forbedringerne vil også medvirke til at reducere rejsetiden på strækningen og dermed kunne bidrage til at gøre det mere attraktivt at søge job og drive samt etablere virksomhed i områderne. Dette vil understøtte verdensmål nummer 8 Anstændige jobs og økonomisk vækst gennem delmål 8.2 (Højere økonomisk produktivitet gennem diversificering, teknologisk opgradering og innovation, bl.a. gennem fokus på høj værditilførsel og arbejdskraftintensive sektorer).

Projektet forbedrer trafiksikkerheden på motorvejen, hvilket vil understøtte verdensmål nummer 3 Sundhed og trivsel via delmål 3.6 (Reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker).

Projektet har ikke direkte negative konsekvenser i forhold til delmål 3.9 (Reduktion af dødsfald og sygdom som følge af udsættelse for farlige kemikalier samt luft-, vand- og jordforurening).

Udbygning og efterfølgende drift af motorvejene kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift

vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO<sub>2</sub>-reducerende løsninger bl.a. gennem krav til leverandører og CO<sub>2</sub>-besparende proces- og produktvalg, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (Opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed og brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer). CO<sub>2</sub>-skyggeprisen anvendes til vurdering af, hvorvidt et CO<sub>2</sub>-reducerende tiltag står mål med CO<sub>2</sub>-gevinsten. Dette vil også understøtte verdensmål nummer 12 Ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (Bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt delmål 12.5 (Reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

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

Der henvises til lovforslagets punkt 8 om Klimamæssige konsekvenser og punkt 9 om Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

Afværgeforanstaltninger, der er foreslået i form af erstatningsnatur, vil understøtte verdensmål nummer femten Livet på land, særligt delmål 15.5 (Begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet). Der henvises i øvrigt til lovforslagets punkt 9 om Miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## **5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**

Implementeringskonsekvenserne for det offentlige vil omfatte alle aktiviteter for Vejdirektoratet som byggherre, mens en række øvrige berørte myndigheder skal behandle ansøgninger i relation til gennemførelse af anlægsprojektet. Efter færdiggørelsen af anlægsprojektet vil Vejdirektoratet have opgaver med drift og vedligeholdelse af vejstrækningerne omfattet af anlægsloven.

### **5.1 Generelt**

Projektet forestås af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og har dermed både økonomiske og implementeringsmæssige konsekvenser for Transportministeriet i forbindelse med anlægsperioden.

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

Vejdirektoratet fører som anlægsmyndighed tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektførelsen styres, kontrolleres og dokumenteres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for at anvende nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

De berørte kommuner, regioner og statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Vejdirektoratet med henblik på at vurdere, hvilke krav der stilles i forbindelse med tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet som følge af krav hertil i bl.a. natur- og miljølovgivningen.

Der skal foretages ledningsarbejder, som nødvendiggøres af anlægsprojektet. Fordelingen af udgifter hertil afhænger af den enkelte lednings retsstilling, og udgifter forbundet med gennemførelsen af ledningsar-

bejder, nødvendiggjort af anlægsprojektet som nævnt i § 1, kan således forventes at skulle afholdes både af projektet og af den enkelte ledningsejer.

Fremtidig drift og vedligehold af de statslige vejanlæg varetages af Vejdirektoratet, som vejmyndighed, jf. vejlovens § 6, stk. 2.

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

## 5.2 Anlægsøkonomi og tidsplan

Anlægsoverslaget for projektet er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

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

Fysikoverslag 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.

Basisoverslag udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgifter såsom projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt ti procent til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en central reserve på fem procent. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget plus femten procent.

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriation, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og konkurrencesituationen på licitations-tidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan de arkæologiske forundersøgelser vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige udgravninger af fund.

I henhold til principperne i ny anlægsbudgettering (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) har eksterne rådgivningsteams gennemført ekstern kvalitetssikring af miljøkonsekvensvurderingen. Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som forhindrer, at anlægsprojektet sendes til godkendelse i det politiske system.

### 5.2.1 Anlægsøkonomi for projektet

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 1.724,3 mio. kr. (FFL-23, vejindeks 125,86). Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

| Basisover-<br>slag | Ankerbudget<br>(basisoverslag<br>+ 10 %) | Samlet anlægsbud-<br>get<br>(basisoverslag + 15<br>%) |
|--------------------|------------------------------------------|-------------------------------------------------------|
| 1.499,4            | 1.649,3                                  | 1.724,3                                               |

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-23, vejindeks 125,86).

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 1.724,3 mio. kr. (prismiveau 2023, indeks 125,86), hvilket er 175,5 mio. kr. under det beløb, som er afsat til vejprojektet i Infrastrukturplan 2035.

Projektet vil kunne gennemføres på ca. fem år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges to år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation m.v. Herefter vil anlægsarbejdet kunne startes op, samtidig med at den videre detailprojektering fortsættes. Anlægsarbejdet vil kunne færdiggøres inden for en periode på to til tre år.

Udbygning af Amagermotorvejen forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

2024-2026: Forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder m.v. samt forventet ekspropriation.

2026-2028: Anlægsarbejder igangsættes, og anlægget ibrugtages løbende.

2028-2029: Forventet åbning og færdiggørelse af projektet

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

| År   | Anlægsbevilling<br>mio. kr. |
|------|-----------------------------|
| 2024 | 28,8                        |
| 2025 | 166,3                       |
| 2026 | 420,7                       |
| 2027 | 530,8                       |
| 2028 | 450,4                       |
| 2029 | 127,3                       |

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-23, vejindeks 125,86) baseret på projektets bevilling.

## 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

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

Indskrænkning i trafikken på eksisterende veje i anlægsperioden kan medføre midlertidige negative konsekvenser for erhvervslivet. Anlægsarbejdet tilrettelægges med videst mulig hensyntagen til fremkommeligheden for trafikken.

Lovforslaget medfører ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

## 7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget giver mulighed for ekspropriation af både midlertidige arbejdsarealer i anlægsperioden og permanente arealerhvervelser til brug for selve anlægsprojektet. Der vil for de borgere, der berøres af ekspropriation, være midlertidige administrative konsekvenser. Ejere af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved korrespondance med Vejdirektoratet og ekspropriationskommissionen.

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

Derudover har lovforslaget ikke administrative konsekvenser for borgerne.

## **8. Klimamæssige konsekvenser**

I Danmark reguleres drivhusgasemissioner ikke direkte, men Danmark har, på baggrund af Parisaftalen i 2020, vedtaget ved lov om klima, jf. lovebekendtgørelse nr. 2580 af 13. december 2021 om klima (herefter klimaloven). I klimaloven er der fastsat en målsætning om, at Danmark i 2030 skal have reduceret den nationale udledning af drivhusgasser med 70 procent i forhold til niveauet i 1990 og være klimaneutralt senest i år 2050. Projektets samlede klimapåvirkning beregnes i CO<sub>2</sub>-ækvivalenter efterfølgende blot benævnt CO<sub>2</sub>.

I miljøkonsekvensvurderingen af projektet for udbygning af Amagermotorvejen er det ikke fastlagt præcist, hvordan anlægsarbejdet skal udføres. Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaafttrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaafttrykket ved produktion af eksempelvis asfalt og beton vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces.

Udbygning af Amagermotorvejen påvirker luftkvaliteten omkring motorvejen, og der vil være en klimapåvirkning som følge af anlægsarbejde og stigende trafik.

I anlægsperioden skal der anvendes råmaterialer f.eks. asfalt, stål og beton. Fremstillingen af dem medfører udledning af CO<sub>2</sub>, som bidrager til den globale opvarmning. I anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO<sub>2</sub> og luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv. CO<sub>2</sub>-udledning i anlægsperioden er beregnet til ca. 65.000 ton.

Efter udbygningen vil Amagermotorvejens kapacitet forøges, og trafikken på motorvejen forventes at stige med 6.000-8.000 biler pr. hverdagsdøgn. Denne trafikstigning vurderes i 2040 at medføre en forøgelse i årlig CO<sub>2</sub>-udledning på ca. 2.200 ton. Stigningen i CO<sub>2</sub>-udledningen i 2040 grundet udbygning af Amagermotorvejen vil kun påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO<sub>2</sub> i meget begrænset omfang.

Den forøgede trafikmængde forventes dog ikke at medføre et øget bidrag af eksempelvis kvælstofilter (NOX) og partikler fra bilmotorerne. Dette begrundes i den forventede fordeling af biltyper i fremtiden, hvor et stigende antal elbiler forventeligt vil medføre en mindre klimapåvirkning.

## **9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser ved udbygning af E20 Amagermotorvejen, jf. lovens § 1.

### **9.1 Planforhold**

Amagermotorvejen er beliggende i både landzone og byzone.

Projektet vil medføre arealinddragelse i eksisterende kommune- og lokalplanlagte områder, særligt omkring motorvejskryds Avedøre (rekreative områder), Kalvebod Fælled (rekreative områder) og Avedøre Holme (erhvervsområder).

#### 9.1.1 Påvirkning i anlægsperioden

Der vurderes ikke at være en væsentlig påvirkning af de udpegede planforhold i anlægsperioden, idet arealudlæg til arbejdspladser er midlertidige og reetableres efter anlægsarbejdet.

Projektet vil kræve inddragelse af primært offentlige arealer til det bredere motorvejstracé.

Udbygningen sker inden for en allerede eksisterende transportkorridor, hvormed planmyndighederne har kunnet forholde sig hertil igennem længere tid.

## 9.2 Landskab og visuelle forhold

#### 9.2.1 Eksisterende forhold

Amagermotorvejen er beliggende i et komplekst landskab og strækker sig på tværs af én af Fingerplanens grønne kiler, en transportkorridor og et ydre storbyområde.

#### 9.2.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden vil landskab og visuelle forhold blive påvirket i forbindelse med fældning og rydning af vegetation og træer, tilpasning og etablering af til- og frakørselsramper. Derudover vil der ske etablering af nye fordelingsveje og udbygning af eksisterende motorvej til otte spor, samt etablering af støjskærme, bygværker og regnvandsbassiner m.v.

Påvirkningen vil bestå af rydning, kørsel med entreprenørmaskiner, brug af kraner ved bygværker, oplag af materiel, opsætning af vejvisning, belysning, støjafskærmning m.v.

Rydningen af vegetation, levende hegn og beplantningsbælter langs Amagermotorvejen vil øjeblikkeligt ændre udseendet af landskabet og eventuelt åbne op for en visuel forbindelse mellem vejen og de bagvedliggende landskaber og beboelseskvarterer. Det vil kunne ændre omgivelsernes oplevelse af motorvejen, såvel i det visuelle udtryk som i forhold til støjpåvirkning.

Det vurderes, at der er en lille negativ påvirkning som følge af anlægsarbejdet.

#### 9.2.3 Påvirkning efter udbygning

Udbygningen af Amagermotorvejen vil have en markant indvirkning på de rumlige og visuelle forhold for de forskellige landskabskarakterområder langs motorvejen.

Særligt i de grønne områder langs Vestvolden på den nordlige side af Amagermotorvejen vil forandringen være tydeligst med en væsentlig negativ påvirkning på landskabets åbne karakter. Udsynet til åbne arealer vil blive forkortet og blokeret af støjskærme.

Generelt vil etablering af støjskærme med en højde op til ni meter medføre en væsentlig negativ påvirkning i forhold til landskab, synlighed og visuelle forhold. Brug af områderne bliver ikke direkte negativt påvirket af støjskærmene i forhold til at kunne færdes i og anvende områderne. Støjskærmene vil reducere støjpåvirkningen af de rekreative arealer og dermed også bidrage positivt til brugen og

oplevelsen af arealet. Ved etablering af beplantning op mod støjskærmene bliver støjskærmene forsøgt tilpasset landskabet.

Det vurderes, at bilister ved kørsel på vejanlægget vil opleve det som en væsentlig negativ påvirkning, at der opsættes støjskærme i op til ni meters højde. Støjskærme reducerer den visuelle forbindelse mellem biltrafik og landskab, ligesom de fratager bilisternes oplevelse af landskaberne langs motorvejen, hvor kørslen vil foregå i et mere lukket rum.

For trafikanter på motorvejen vil de tre meter høje støjskærme på Kalvebodbroerne kun medføre en lille negativ påvirkning, da skærmene vil blive udført i et gennemsigtigt materiale, og trafikanterne kan fortsat opleve landskabet med de vide udsigter udover Kalveboderne med Strandengen og Hvidovre i baggrunden samt Københavns tårne mod nordvest og nord.

Indtil klatreplanter og afskærmende beplantning vokser til, vil de nye støjskærme i større eller mindre omfang være synlige og kunne virke visuelt forstyrrende.

#### 9.2.4 Afværgeforanstaltninger

Grønne områder og beplantningsbælterne langs motorvejen og foran de nye støjskærme vil blive reetableret efter afslutningen på anlægsarbejdet. Det skal blandt andet sikres, at beplantningsbælterne med tiden kan opnå samme bredde som de oprindelige.

Støjskærme forsøges tilpasset landskabet ved brug af høj kvalitet i design- og materialevalg, ligesom der er fokus på at integrere støjskærmene i landskabet ved beplantning med klatreplanter.

De nye beplantninger er vigtige for den landskabelige indpasning af projektet, både som afskærmende tiltag og for at binde eksisterende landskabsstrukturer sammen og skabe en ro, som ligeledes er kendetegnet for den overordnede landskabskarakter.

Med målrettet bevaring og styrkelse af beplantningsstrukturerne kan udbygningen af Amagermotorvejen ses som et led i udviklingen af områdets historiske, bynære landskaber, som samtidigt rummer en transportkorridor.

### 9.3 Arkæologi og kulturarv

#### 9.3.1 Eksisterende forhold

Langs motorvejsstrækningen er der registreret tre fredede fortidsminder, herunder Vestvolden. Derudover er der registreret flere ikke-fredede arkæologiske fund fra jern-, sten- og bronzealderen, der primært er beliggende uden for de arealer, der forventes berørt af anlægsarbejdet.

Der er registreret tre værdifulde kulturmiljøer og tre fredede bygninger langs motorvejen. Sidstnævnte er alle beliggende på Avedøre Flyveplads.

Der er ingen beskyttede jord- eller stendiger eller kirker i umiddelbar nærhed af Amagermotorvejen.

#### 9.3.2 Påvirkning i anlægsperioden

Arealer, der skal inddrages midlertidigt i anlægsperioden, er placeret uden for områder med arkæologiske forhold, kulturmiljøområder, fredede fortidsminder, beskyttede sten- og jorddiger, samt bevaringsværdige bygninger.

### 9.3.3 Påvirkning efter udbygning

Arealer, der skal inddrages permanent til udbygningen, er placeret uden for områder med arkæologiske forhold, kulturmiljøområder, fredede fortidsminder, beskyttede sten- og jorddiger samt bevaringsværdige bygninger.

## 9.4 Fredninger

### 9.4.1 Eksisterende forhold

Der er tre fredninger omkring Amagermotorvejen, henholdsvis Vestvolden, Kalvebodkilen og Amager Vildtreservat.

### 9.4.2 Påvirkning efter udbygning

Til gennemførelse af projektet inddrages arealer inden for fredningerne Vestvolden og Kalvebodkilen. Projektet kan dog rummes inden for fredningerne, da det er beliggende inden for den ved fredningerne udlagte transportkorridor, hvor der kan etableres infrastrukturanlæg.

Ved gennemførelse af projektet inddrages ligeledes arealer inden for fredningen Amager Vildtreservat. Fredningen har til formål at beskytte de natur- og kulturhistoriske værdier, der knytter sig til de lavvandede dele af søterritoriet omkring Amager, og at regulere færdsel og jagt for at beskytte fuglelivet i området. Projektet er ikke i strid med fredningens bestemmelser, og projektet vil derfor kunne gennemføres uden dispensation fra fredningen.

## 9.5 Mennesker, sundhed og materielle goder

### 9.5.1 Påvirkning i anlægsperioden

Anlægsarbejdet bliver tilrettelagt, så det forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken, jernbanedriften, og så borgere og lette trafikanter beskyttes bedst muligt mod støv- og støjgener.

Som udgangspunkt bliver anlægsarbejdet udført inden for normal arbejdstid (kl. 7-18) på hverdage, og kun i særlige tilfælde vil det være nødvendigt at arbejde med udvidet arbejdstid eller udføre arbejdet som natarbejde.

I anlægsperioden må det forventes, at der kan forekomme hastighedsnedsættelser på Amagermotorvejen samt kortvarige perioder med omkørsel på de omkringliggende veje og stier.

Den permanente arealerhvervelse berører alene virksomheder og offentlig ejede arealer. Det estimeres, at tre ejendomme kan blive totaleksproprietet, heriblandt en fødevarevirksomhed på Avedøre Holme.

### 9.5.2 Påvirkning efter udbygning

Overordnet vil der være betydelige forretningsmæssige gevinster for erhvervslivet, når Amagermotorvejen bliver udbygget. Bl.a. vil virksomhederne på Avedøre Holme opleve positiv gavn af to nye tilslutningsanlæg i forbindelse med udbygningen af Amagermotorvejen.

Med udbygningen får trafikanterne en besparelse i både den frie rejsetid og forsinkelsestid. Den frie rejsetid er den rejsetid trafikanterne ville få, hvis der ikke var trængsel på deres rute. Forsinkelsestid beregnes som forskellen mellem den faktiske rejsetid, hvor der tages højde for trængsel, og den frie rejsetid. Udbygningen vil også medføre en aflastning af det øvrige vejnet.

Bedre kapacitet på Amagermotorvejen ventes at betyde øget fremkommelighed i form af mindre tæt trafik og kødannelse. Bedre fremkommelighed betyder relativt større sikkerhed for transporttiden. At have en tidsramme man kan planlægge efter, er godt for både trafikanter og virksomheder. Samtidig anses det som et vigtigt bidrag i forhold til at gøre virksomhederne til en attraktiv arbejdsplads både for nuværende og fremtidige medarbejdere.

Udbygningen af Amagermotorvejen vil medføre en betydelig forbedring i støjforholdene ved såvel rekreative områder som boligområder langs motorvejen, og det vurderes at støjudbredelsen vil være markant lavere end i den nuværende situation.

## **9.6 Friluftsliv og rekreative forhold**

### **9.6.1 Eksisterende forhold**

En række arealer langs Amagermotorvejen er i dag udlagt som fritidsområder og omfatter en lang række rekreative brugerfaciliteter, der giver mulighed for naturbaseret friluftsliv.

### **9.6.2 Påvirkning i anlægsperioden**

Udbygningen af Amagermotorvejen medfører både midlertidige og permanente arealinddragelser op til den eksisterende motorvej. Det vil også omfatte arealer, der i dag er udlagt til fritidsområder.

Under anlægsarbejdet vil ingen arbejdsveje eller arbejdspladser blive anlagt på eller inden for friluftsområder beskrevet som henholdsvis fiskeriplads, bål- og teltplads, lejrplads, shelter, skytteklubber, kolonihaver, idrætsfaciliteter, fredskov, stier m.m.

Hvis der opstår behov for midlertidige arbejdsarealer på eller inden for friluftsområder, vil der blive søgt om nødvendige tilladelser hertil.

Enkelte stitunneler vil skulle lukkes kortvarigt, mens de sideudvides, ligesom det ikke kan afvises, at rekreative områder vil blive lukket midlertidigt, hvormed færdslen kan blive påvirket.

### **9.6.3 Påvirkning efter udbygning**

Inddragelse af areal til anlæg af vej, regnvandsbassiner samt de nye støjskærme kan have en betydning for oplevelsen af områderne i forbindelse med friluftsliv og rekreative aktiviteter, men som udgangspunkt har det ikke betydning for mulighederne for at udnytte områderne rekreativt.

## **9.7 Støj og vibrationer**

### **9.7.1 Eksisterende forhold**

Det er opgjort, at i alt 11.575 boliger inden for det fire km brede støjberegningsområde er ramt af en støjbelastning på  $L_{den} \geq 58$  dB. Ud af de 11.575 støjbelastede boliger er ca. 850 karakteriseret som stærkt støjbelastede boliger (over 68 dB). Der er relativt langt mellem Amagermotorvejen og nærmeste boliger, hvorfor størstedelen af de stærkt støjbelastede boliger primært er støjpåvirket fra de større kommunale veje som Gl. Køge Landevej og Avedøre Havnevej.

### **9.7.2 Påvirkning i anlægsperioden**

Under gennemførelse af projektet vil der forekomme almindelig støjende anlægsarbejder i forbindelse

med etablering af ny ramper, udlægning af asfalt m.v. samt nedramning af spuns i forbindelse med støttevægge samt nedramning af fundamentspæle til støjskærme.

Støjende anlægsarbejder er planlagt udført inden for normal arbejdstid (dagperiode). Støjpåvirkning i dagperioden vurderes ubetydelig for almindeligt støjende anlægsarbejde og som mindre betydende ved særligt støjende arbejde, da der kortvarigt kan være op til ca. 70 boliger, der støjbelastes med mere end 70 dB(A).

### 9.7.3 Påvirkning efter udbygning

Sammenlignes støjudbredelsen som følge af projektet med 0-alternativet ses antallet af støjbelastede boliger at falde med 3.573 ved gennemførelse af projektet. Det skyldes, at det som en del af projektet indgår, at der opsættes ca. 12,5 kilometer støjskærme, som vil reducere støjen på trods af den stigende trafikmængde, der indgår i projektet, som vil reducere støjen på trods af den stigende trafikmængde.

Udbygningen af Amagermotorvejen vil forbedre støjforholdene i området, og det vurderes, at støjudbredelsen vil være betydelig lavere end i den nuværende situation. Trods dette vurderes støjen fra trafikken fortsat at medføre en væsentlig negativ påvirkning, da der i støjberegningsområdet stadig vil være omkring 8.000 støjbelastede boliger.

### 9.7.4 Afværgeforanstaltninger

I områder, hvor etablering af støjafskærmning langs den udbyggede motorvej ikke vil have en tilstrækkelig effekt eller vil have uforholdsmæssige store økonomiske omkostninger, etableres en støjisoleringsordning til støjbelastede boliger. Lydisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Støjisolering iværksættes for boliger, som har et højt støjniveau (>63 dB). Se nærmere i punkt 9.14 Støjisoleringsordningen.

## 9.8 Natur og biodiversitet

### 9.8.1 Eksisterende forhold

Der er i forbindelse med udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen foretaget en række feltundersøgelser i 2022 og 2023 for at tilvejebringe et fyldestgørende grundlag for beskrivelse af den aktuelle tilstand, og dermed kvalificere grundlaget for vurderingen af projektets mulige påvirkning af områdets natur, dyre- og fugleliv. Feltundersøgelserne er foretaget inden for en undersøgelseskorridor, der er betydelig større end det areal, der skal eksproprieres midlertidigt og permanent til projektet.

De naturinteresser, der har været i fokus ved feltundersøgelserne, er dels natur omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 (beskyttet natur), dels særligt beskyttede arter efter habitatdirektivets bilag IV (beskrives under punkt 9.8.4), dels fredede, sjældne eller rødlistede arter, dels skovarealer udlagt til fredskov eller kortlagt som særlig værdifulde, samt Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for, hvor rørhøgen har levested.

Arealer omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 udgør 24 vandhuller, seks moser, fire enge, 12 strandenge samt fire overdrev.

Sammenfattende blev der ikke identificeret væsentlige naturværdier på de § 3 beskyttede arealer.

Der er besigtiget to vandløbssystemer. Det drejer sig om den kanaliserede Fæstningskanal og drængrøfterne på Kalvebod Fælled. Fæstningskanalen krydser under Amagermotorvejen i en rørlagt underføring.

Der er i alt kortlagt ni særligt værdifulde skovarealer. Flere af arealerne rummer fredede orkidéer. Desuden forekommer der dødt ved (træ, der ikke er levende), huller og rådparter, som både kan være leve- og rastested for flagermus, svampe og insekter samt bidrage til at øge biodiversiteten.

Rørhøgen er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for. Der er kortlagt et levested for rørhøg syd for Amagermotorvejen på Kalvebod Fælled ved det grøftebassin, som skal udvides. Der er foretaget en Natura 2000-konsekvensvurdering af rørhøg og det kortlagte levested (rørskov). Se nærmere under punkt 9.8.6 Natura 2000 Væsentligheds- og konsekvensvurdering.

Hovedparten af arealerne langs Amagermotorvejen rummer bestande af den invasive sildig gyldenris/canadisk gyldenris. Desuden er der forekomst af enkelte kæmpe-bjørneklo, samt spredte forekomster af rynket rose.

### 9.8.2 Påvirkning i anlægsperioden

Ved udbygning af Amagermotorvejen udvides et grøftebassin syd for vejen ind mod Kalvebod Fælled. Arealinddragelsen vil ske i en strandeng omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Arealinddragelsen til grøftebassin vil desuden påvirke to til tre bestande med priklæbet gøgeurt (fredet orkidé).

Udbygningen kræver desuden, at der nedlægges to vandhuller, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Der er udpeget økologiske forbindelser for at sikre spredning af planter og dyr mellem naturområder. I anlægsperioden vil der ske rydning af træer, beplantning m.v. inden for de økologiske forbindelser i området ved Gl. Køge Landevej samt nord for Amagermotorvejen på Amager. Det vurderes, at fjernelsen af træerne langs med motorvejen vil have en lille negativ påvirkning på arternes (flagermus) spredningsmuligheder i området. Flagermus er en bilag IV-art, og påvirkningen beskrives nærmere under punkt 9.8.4.

Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i punkt 9.8.5.

De funktionelle økologiske forbindelser i området ved Fæstningskanalen, Strandengen og Vestre Landkanal samt den økologiske funktionalitet for området opretholdes i anlægsperioden.

### 9.8.3 Påvirkning efter udbygning

Med den nuværende trafiktæthed danner motorvejen allerede en væsentlig barriere, hvorfor det vurderes, at den øgede barrierevirkning som følge af projektet ikke ændrer væsentligt på arternes bevægelighed i området. De allerede eksisterende faunapassager i form af vandløb og stiunderføringer bibeholdes. Det er derfor vurderingen, at projektet hverken medfører en væsentlig miljøpåvirkning i forhold til økologiske forbindelser på tværs af vejanlægget eller beskyttede arter, herunder flagermus.

For så vidt angår trafikdrab af dyr, trafikstøjs indvirken på dyrenes ophold og ynglemuligheder nær vejen, vil projektet kun medføre en mindre negativ påvirkning, idet påvirkningen allerede er til stede i dag.

Lys fra biltrafikken vil påvirke dyrelivet ved at tiltrække nogle arter til vejen, hvorimod andre vil undgå motorvejen. Særligt nogle arter af flagermus tiltrækkes af lyset, ligesom de fouragerer på de insekter, der tiltrækkes af lyset, hvormed flagermusene vil være udsat for at blive påkørt. Med opsætning af op til ni meter høje støjskærme vil lyspåvirkningen fra motorvejen opleves anderledes af dyrelivet. Det vurderes, at der vil være en lille, men ubetydelig risiko for at påvirke flagermusbestanden ved et øget antal påkørte

flagermus. Påvirkningen af flagermus på populationsniveau vurderes derfor at være ubetydelig. Tilsvarende betragtninger gør sig gældende for andre dyr.

Flere eksisterende regnvandsbassiner omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 udvides for at kunne håndtere den større mængde vejvand. Idet hele vejafvandingsystemet moderniseres, og regnvandsbassiner oprenses, vil den større mængde af vand i bassinerne medføre en lille positiv påvirkning på naturtilstanden.

#### 9.8.4 Bilag IV-arter

I miljøkonsekvensvurderingen er der screenet for hvilke bilag IV-arter og tilhørende mulige levesteder, der har været relevante at eftersøge ved feltundersøgelser.

Der er registreret seks arter af flagermus. Det drejer sig om vandflagermus, brunflagermus, sydflagermus, skimmelflagermus, troldflagermus samt dværgflagermus.

Alle arter af flagermus er beskyttet af habitatdirektivets bilag IV. Dette betyder, at alle påvirkninger i forhold til fouragering, yngle- og rasteområder samt ledelinjer skal afværges. Ved gennemførelse af projektet påvirkes flagermusenes yngle- og rastesteder, fouragering og ledelinjer, hvorfor dette afværges som beskrevet i punkt 9.8.5.

Der er fundet en bestand af spidssnudet frø i et vandhul ved golfbanerne. Vandhullet vil ikke blive nedlagt eller indirekte påvirket ved projektet, hvorfor der ikke er indarbejdet afværgetiltag for denne.

Der er eftersøgt for stor vandsalamander, grønbroget tudse, strandtudse, skæv vindelsnegl, markfirben samt grøn mosaikguldsmid, men de er ikke fundet i området ved feltundersøgelserne.

#### 9.8.5 Afværgeforanstaltninger

Projektet påvirker yngle- og rasteområder for flagermus flere steder, idet der skal ske rydning af flagermusegnede træer. Dette afværges ved, at der for hvert flagermusegnet træ vil ske veteranisering i forholdet 1:2 og opsætning af flagermuskasser i forholdet 1:2. Uden for anlægsområdet vil flagermusegnede træer blive fredet i forholdet 1:1.

Projektet påvirker også ledelinjer for flagermus, idet der ryddes beplantning, der i dag fungerer som ledelinje og fouragering for flagermus. Det afværges ved at etablere beplantning på de nye støjskærme, som vil blive etableret på samme placering som den ryddede beplantning. Beplantningen på støjskærme og levende hegn vil fungere som ledelinje, og det vil fortsat være muligt for flagermus at fouragere.

Ved inddragelse af § 3-beskyttet strandeng ved Kalvebod Fælled vil der som afværgeforanstaltning blive etableret naturpleje for rørhøgens levested over en periode på fem år, hvor eksisterende vedplanter og opvækst af vedplanter fjernes.

I området ved Kalvebod Fælled, hvor den fredede orkidé priklæbet gøgeurt er registreret, vil der forud for anlægsarbejdet ske opgravning af priklæbet gøgeurt på grøftbassinets brink. Disse flyttes og genplanter på lignende grøftkant ca. 400 meter mod sydvest. De flyttede orkidéers vækst vil blive overvåget fremadrettet i en periode på fem år for at sikre, at flytningen har været succesfuld. Flytning og genplantning kræver dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen.

Projektet indebærer nedlæggelse af to vandhuller. De to vandhuller er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3 og erstattes i forholdet 1:2. Der er ikke registreret bilag IV-arter i hverken disse eller andre vandhuller, som påvirkes af projektet.

### 9.8.6 Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering

Over Kalvebodbroerne og Skrædderholmen samt videre på Amager langs Kalvebod Fælle berører projektet Natura 2000-området N143 Vestamager og havet syd for. Derfor er der udarbejdet en væsentlighedsvurdering i forhold til Natura 2000-området, N143 Vestamager og havet syd for.

For fugle er Natura 2000-området, N142 Saltholm og omliggende hav desuden inddraget i Natura 2000-væsentlighedsvurderingen, da bestande her kan anvende området langs Amagermotorvejen til fouragering og under træk. Fuglenes anvendelse af området er kortlagt, beskrevet og vurderet.

Væsentlighedsvurderingen indeholder vurderinger af de mulige påvirkninger, som projektet for udbygning af Amagermotorvejen vil kunne have på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Der vil ske en arealinddragelse i Natura 2000-området N143 Vestamager og havet syd for til udbygning af motorvejen (ca. 3.600 m<sup>2</sup>), til udvidelse af grøftbassinet (ca. 1.275 m<sup>2</sup>) samt til midlertidige arbejdsarealer (ca. 2.000 m<sup>2</sup>).

Etablering af støjskærme på Kalvebodbroerne kan i princippet udgøre en større barriere for fugle på udpegningsgrundlaget, der flyver syd-nord på tværs af broerne. Ændringen i broernes tværprofil vurderes dog at udgøre en minimal ændring for passageforholdene for fugle i forhold til de eksisterende forhold. Der vil fortsat være uforandret og god plads under broerne, så fugle, der opholder sig på vandet i området, kan flyve under broerne, hvorfor der vurderes ikke at være en væsentlig påvirkning på fugle på udpegningsgrundlaget for N143.

På det areal, der inddrages til udvidelse af grøftbassinet, er kortlagt et levested for rørhøgen, som er på udpegningsgrundlaget for N143. På baggrund af Natura 2000-væsentlighedsvurderingen vurderes der at være en mulig konsekvens for rørhøgen og dens levested ved arealinddragelsen, hvorfor der er udarbejdet en konsekvensvurdering deraf.

Konsekvensvurderingen konkluderer, at udvidelsen af grøftbassinet ikke vil påvirke rørhøgens mulige anvendelse af levestedet, men at rørhøgens anvendelse af levestedet i anlægsperioden potentielt kan blive påvirket. Udvidelse af grøftbassinet vil foregå uden for rørhøgens yngleperiode (1. april til 1. august).

Allerede i dag er der en markant støjpåvirkning af omgivelserne (>75 dB) langs Amagermotorvejen, også i de kortlagte levesteder for rørhøg. Da projektet kun medfører en meget begrænset ændring i støjpåvirkningen, vurderes dette ikke at medføre en væsentlig påvirkning af rørhøg hverken i det kortlagte levested på Kalvebod Fælle eller i Kalveboderne. Denne vurdering underbygges af observationer af et ynglende rørhøgepar i et regnvandsbassin tæt på Fynske Motorvej.

Samlet set vurderes projektet ikke at påvirke bevaringsmålsætningerne for Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for, og Natura 2000-områdets integritet opretholdes.

Der henvises endvidere til den samlede væsentligheds- og konsekvensvurdering, som kan findes på Vejdirektoratets hjemmeside.

## 9.9 Grundvand og hydrologi

### 9.9.1 Eksisterende forhold

Områdets jordlag spiller en vigtig rolle i vurderingen af den naturlige beskyttelse af grundvandsmagasinet, da det kan have en reducerende virkning overfor nedsivende nitratholdigt vand og andre forurenende

stoffer. Overordnet består den geologiske lagfølge under Amagermotorvejen af kvartære aflejringer af lag af moræner af varierende tykkelse.

Vejanlægget ligger flere steder lavt i forhold til både det omgivne terræn og til havniveauet. Det naturlige grundvandsspejl står tæt på terræn, hvilket kan påvirke mulighederne for vejafvanding og medføre behov for midlertidig grundvandssænkning i anlægsperioden.

Indvindingen af drikkevand i området foregår fra kalken. Over kalken findes dæklag af moræner og indslag af sand af varierende tykkelse. Det primære magasin (kalken) er overlejret af lag af moræner af varierende tykkelse. Dæklag af moræner giver generelt en god beskyttelse mod nedsivning af miljøfremmede stoffer i det primære magasin.

Der pågår allerede i dag en permanent dræning i området, da det eksisterende vejanlæg flere steder ligger under det naturlige grundvandsspejl.

Amagermotorvejen ligger uden for områder med særlige drikkevandsinteresser. Dele af motorvejen går gennem et område med drikkevandsinteresser og et lille område defineret som nitratfølsomt indvindingsområde. Der foregår ikke drikkevandsindvinding til almene vandforsyninger tæt på Amagermotorvejen.

### 9.9.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil blive udført geotekniske og hydrologiske forundersøgelser de steder, hvor der skal udføres midlertidig grundvandssænkning for at vurdere de konkrete behov for foranstaltninger for grundvand. De midlertidige grundvandssænkninger vil blive udført således, at de ikke medfører en uacceptabel påvirkning af naturområder, grundvandsressourcen, jord- og grundvandsforureninger eller ringe funderede ejendomme.

Ud over den midlertidige grundvandssænkning ved bygværkerne vil der være behov for bortpumpning af overfladevand ved udgravning til fordelingsveje og ramper. Ved pumpning nær forureningskortlagte grunde med mobile forureningskomponenter, vil der være behov for vandprøvetagning eller rensning af vandet, inden udledning eller tilslutning til kloak.

Projektets midlertidige grundvandssænkninger vurderes ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet i områdets målsatte vandforekomster.

### 9.9.3 Påvirkning efter udbygning

Hvor motorvejen udbygges og ved etablering af fordelingsveje, vil der blive lagt dræn under vejassen i samme niveau som de eksisterende dræn. På langt størstedelen af strækningen vil drænene blive lagt i moræner. Området har været massivt drænet siden 1970'erne, og den samlede øgede drænmængde vurderes derfor at være ubetydelig. Den øgede befæstelse vurderes ikke at påvirke grundvandsdannelsen betydeligt, da området allerede er drænet.

Nyetablerede dræn under motorvejen på Amager påvirker ikke våd natur eller arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N143 Vestamager og havet syd for.

Projektets nyetablerede dræn og øgede drænmængde vurderes ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet i områdets målsatte vandforekomster.

## 9.10 Overfladevand

### 9.10.1 Eksisterende forhold

Amagermotorvejen afvander i dag til henholdsvis Fæstningskanalen, Sorterenden/Kalveboderne og Birkedam. Af disse er Birkedammen og Sorterenden/Kalveboderne målsatte, jf. vandområdeplan 2021-2027. Birkedammen udpumper til Sdr. Pumpekanal, der har udløb i Klydesø, der er målsat. Endvidere udmunder Fæstningskanalen i Holmesø, der er målsat, og har slutrecipient i Køge Bugt, der ligeledes er målsat.

#### 9.10.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden berøres Fæstningskanalens nedre løb ved anlæg af et nyt udløbsbygværk. Påvirkningen er kortvarig og lokal og kan gennemføres med almindelige forholdsregler, hvorved udskridning af jord i Fæstningskanalen undgås. Der er ingen øvrige fysiske påvirkninger af overfladevandsforekomster.

Der vil ikke ske udledning af miljøfarlige forurenede stoffer i anlægsfasen.

Det vurderes dermed, at anlægsarbejderne ikke vil medføre risiko for, at den aktuelle tilstand i disse områder bliver forringet, ligesom der ikke vil være risiko for at deres fastlagte miljømål hindres.

#### 9.10.3 Påvirkning efter udbygning

Udbygningen af Amagermotorvejen med fordelingsveje og ekstra spor giver et øget befæstet areal, og et behov for anlæg og udvidelse af eksisterende regnvandsbassiner, pumpestationer og ledningsanlæg. De nye og udvidede regnvandsbassiner gør det muligt at fastholde en uændret udledning (liter per sekund) til de recipienter, der modtager rensset vejvand fra regnvandsbassinerne.

Efter udbygningen vil den primære udledning af vejvand ske til de ikke-målsatte vandforekomster Fæstningskanalen, Østre Landkanal og Nordre Landkanal. Disse vil dog efterfølgende (sekundært) aflede til de målsatte vandområder Nordlige Øresund/Sorterenden/Kalveboderne (afledning fra Østre Landkanal og Nordre Landkanal) og Holmesø videre til Køge Bugt (afledning fra Fæstningskanalen).

Som led i miljøvurderingen er det fastslået, at koncentrationen af kobber, zink og benz(a)pyren i vejvand på beregningsniveau ligger over de generelle miljøkvalitetskriterier for de pågældende stoffer. Dette er et iboende faktum ved alle regnvandsbetingede udløb og kan med de nuværende teknologiske muligheder ikke elimineres fuldstændigt. Det medfører, at der kan ske overskridelse af de generelle miljøkvalitetskriterier for de pågældende stoffer i selve udledningsspunktet til de ikke-målsatte vandforekomster. Selvom de pågældende stoffer skulle overskride de generelle miljøkvalitetskriterier i selve udledningsspunktet, vil den umiddelbare fortynding i de ikke-målsatte vandforekomster medføre, at koncentrationen af de pågældende stoffer ved efterfølgende afledning til sekundære målsatte vandforekomster, vil være inden for de gældende miljøkvalitetskriterier for de målsatte vandforekomster.

Dette underbygges af, at de beregnede maksimalkoncentrationer (worst case situation), som udledning af rensset vejvand bidrager med til de målsatte vandforekomster, er væsentligt lavere end de gældende miljøkvalitetskriterier ved udledningen til de målsatte vandområder.

Det vurderes samlet set, at projektet ikke vil indebære risiko for, at den aktuelle tilstand i de berørte målsatte vandforekomster, herunder også slutrecipienter, vil blive forringet, og at der ikke vil være forhold, der vil hindre målopfyldelse.

### 9.11 Jord og forurenede jord

#### 9.11.1 Eksisterende forhold

Anlægsarbejdet for Amagermotorvejen forudsætter, at større mængder jord skal håndteres og transporteres. Projektet omfatter arealer, hvor jorden kan være forurennet og kortlagt efter jordforureningsloven. Jordforurening på vidensniveau 1 (V1) er formodet jordforurening, mens jordforurening på vidensniveau 2 (V2) er dokumenteret jordforurening, derudover er områdeklassificeret jord (al jord inden for byzone) diffus forurennet. Jord inden for vejareal, herunder rabatjord, betragtes ifølge jordflytningsbekendtgørelsen som lettere forurennet, da jorden kan indeholde forhøjede koncentrationer af tjærestoffer, tungmetaller eller tung olie. Ved sideudvidelse og opgravning af jord langs Amagermotorvejen vil rabatjorden derfor skulle håndteres som lettere forurennet jord.

Når projektet er detailprojekteret, skal der udarbejdes en jordhåndteringsplan.

Der er foretaget en systematisk gennemgang og flyfotokortlægning for at lokalisere fokusområder i undersøgelsesområdet i forhold til potentiel forurening og potentiel blødbund.

Kortlægningen viser, at der langs motorvejen øst for Avedøre Havnevej og næsten ud til Sorterenden er kortlagt et stort areal, benævnt med lokalitets nr. 167-04019, hvor der tidligere har været losseplads, og hvor der er påvist forurening kortlagt på vidensniveau 2.

#### 9.11.2 Påvirkning i anlægsperioden

Håndtering og mellemdeponering af forurennet jord i anlægsperioden skal ske med fokus på at minimere og så vidt muligt undgå påvirkning af det omgivne miljø, herunder grundvand, overfladevand og følsom natur. Mange af de forholdsregler og afværgetiltag, der skal gennemføres i den forbindelse, er reguleret af love og bekendtgørelser, hvor der kan blive stillet individuelle krav om afværgetiltag i forbindelse med tilladelser og dispensationer.

Der søges anvendt så meget projektjord som muligt i forbindelse med anlægsarbejdet.

Som udgangspunkt forventes det, at den jord, som opgraves uden for kortlagte arealer, vil være ren eller kun lettere forurennet og på denne baggrund egnet til genindbygning i tilslutningsanlæg m.v.

#### 9.11.3 Påvirkning efter udbygning

Langs den udbyggede motorvej vil jorden med tiden blive diffust forurennet med tungmetaller, olieprodukter og tjærestoffer fra trafikken. Forureningen vil typisk blive opkoncentreret i de øverste 10-30 cm rabatjord, hvor forureningskoncentrationerne vil aftage ned gennem jordprofilet.

Det kan forventes, at der med tiden vil ophobes slam forurennet med de ovennævnte forureningskomponenter i regnvandsbassinerne.

Håndtering af rabatjord og slam fra regnvandsbassiner vil kun blive relevant i forbindelse med drift, fremtidige anlægsarbejder langs motorvejen eller oprensninger af regnvandsbassinerne.

### 9.12 Råstoffer og affald

Udvinding af råstoffer i Brøndby, Hvidovre, Købehavn og Tårnby Kommuner er omfattet af Råstofplan 2016/2020 for Region Hovedstaden. Ingen af Region Hovedstadens udlagte grave- og interesseområder ligger i nærheden af Amagermotorvejen.

I nærheden af Amagermotorvejen findes flere virksomheder, der håndterer råstoffer og forurennet jord.

### 9.12.1 Påvirkning i anlægsperioden

Behovet for råstoffer til udbygning af Amagermotorvejen vurderes at være af en sådan størrelse, at det kun vil medføre en ubetydelig negativ påvirkning på forsyningssituationen i Region Hovedstaden og Region Sjælland.

I anlægsperioden vil der blive brug for råstoffer og materialer i form af især grus, asfalt, beton, stålspuns og armeringsjern. Det vurderes, at der er en lille negativ påvirkning i forhold til håndtering og transport af materialer og affald, som via maskiner og lastbiler forårsager emissioner og støj m.m. Der er tale om mange lastbilture, men de er fordelt ud over en årrække på en af Danmarks i forvejen mest trafikerede motorvejsstrækninger.

### 9.12.2 Påvirkning efter udbygning

Ved almindelig drift- og vedligeholdelse af motorvejen skal der anvendes materialer og råstoffer som asfalt og stabilgrus. Det vurderes, at materiale- og ressourceforbruget i driftsfasen vil have en ubetydelig negativ påvirkning på miljøet.

I forbindelse med almindelig drift- og vedligeholdelse af vejen, skabes der affald. Det vurderes, at bortskaffelsen af affaldet vil have en ubetydelig negativ påvirkning af miljøet, når håndtering og bortskaffelse af affaldet sker i henhold til de gældende regulativer og vejledninger på området.

## 9.13 Arealindgreb og ledninger

### 9.13.1 Påvirkning af arealer

Det forventes, at der skal erhverves ca. 142.000 m<sup>2</sup> til selve vejanlægget og ca. 108.000 m<sup>2</sup> til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 30 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Den permanente arealerhvervelse berører udelukkende virksomheder og offentlig ejede arealer. Det estimeres, at tre ejendomme kan blive totaleksproprieret.

### 9.13.2 Påvirkning af ledninger

Amagermotorvejen ligger i transportkorridoren, og har derfor følgeskab af bl.a. store el- og gastransmissionsledninger. I de fleste tilfælde har det været muligt at udforme og placere regnvandsbassiner og ramper, så berøring af disse ledninger undgås, men det forventes nødvendigt at omlægge flere store el-transmissionskabler vest for Gl. Køge Landevej. Flytning og sikring af ledninger vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne.

Desuden er der mange mindre ledninger, rør og fibre, som vil blive kortlagt og håndteret i forbindelse med detailprojekteringen.

## 9.14 Støjisoleringsordningen

Hvor etablering af støjafskærmning ikke vurderes at få tilstrækkelig virkning, eller af anden årsag ikke er en hensigtsmæssig løsning, er støjisolering af boliger et alternativ eller supplement. For anlægsprojektet i lovforslagets § 1, etableres derfor en ordning om tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger.

Vejdirektoratet administrerer ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af

vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Udpegningen sker ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Ordningen ophører 60 måneder efter det udbyggede vejanlæg er taget i brug.

## **10. Forholdet til EU-retten**

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

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage eller domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen).

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i VVM-direktivet som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til domstolsprøvelse.

Der er derudover i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen udført de nødvendige vurderinger af anlægsprojektets påvirkninger af Natura 2000-områder i overensstemmelse med Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

### **10.1 VVM-direktivet**

VVM-direktivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved direktivet 2014/52/EU af 16. april 2014), indeholder minimumskrav til proceduren for tilladelse til offentlige projekter, som kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet.

VVM-direktivet er implementeret i vejlovens kapitel 2 a, og regler udstedt i medfør heraf, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 3, kræver Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 1 eller 2, ikke administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov.

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

Anlægsprojektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten herunder vurdering af anlægsprojektets indvirkning på Natura 2000-områder. Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. De gennemførte miljøundersøgelser og høring opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse. Lovforslagets punkt 9 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Anlægsprojektet er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget i enkeltheder ved lov.

Med Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af de udførte

vurderinger af projektets indvirkning på miljøet. Eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 2, vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

## 10.2 Habitatdirektivet og Fuglebeskyttelsesdirektivet

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

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

Hvis det i væsentlighedsvurderingen ikke kan udelukkes, at et projekt kan påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætning væsentligt, skal der herefter udarbejdes en konsekvensvurdering. Konsekvensvurderingen skal forholde sig konkret til, om projektet skader det konkrete udpegningsgrundlag for det berørte Natura 2000-område. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet væsentligt skader et Natura 2000-område (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Da vedtagelsen af lovforslaget udgør 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 lovforslagets vedtagelse, evt. i tilknytning til miljøkonsekvensvurderingerne.

Som anført i punkt 9 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet i lovforslagets § 1 konstateret, at der kunne være en mulig konsekvens for en art på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området N143 Vestamager og havet syd for (rørhøg) og dens levested, hvorfor der er udarbejdet en konsekvensvurdering. Konsekvensvurderingen konkluderer, at der ikke vil være en påvirkning af rørhøgen i forbindelse med det pågældende projekt.

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

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

Det følger af habitatdirektivets artikel 16, at hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelse ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, kan bestemmelserne i artikel 12 og 13 fraviges af hensyn til andre bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsmæssige interesser.

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

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af en række bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som er nærmere beskrevet i de bagvedliggende miljøvurderinger. Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger ved gennemførelsen af anlægsprojekterne.

Det er for alle bilag IV-arterne i undersøgelseskorridoren for projektet vurderet, at den økologiske funktionalitet er opretholdt i driftsfasen.

### 10.3 Århus-konventionen

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

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

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

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

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

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet m.v. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11. Kommissionen mod Storbritannien vil retten ved søgsmål om

forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

#### **10.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet**

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

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

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

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

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

Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Direktivet er bl.a. implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser. Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets tredje planperiode 2021-2027 anden planperiode 2015-21 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdestriker.

Det er i miljøkonsekvensrapporten vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb omfattet af vandplanlægningen på strækningerne. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen. Det sikres, at anlægsprojektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsten i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Dele af anlægsprojektet går igennem 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 projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

## **10.5 Havstrategidirektivet**

I henhold til havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger - EU-tidende 2008 nr. L 164), er Danmark forpligtet til at opnå eller opretholde god miljøtilstand i danske havområder.

Direktivet er implementeret ved lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 25. november 2019 (herefter havstrategiloven). Havstrategiloven omfatter alle danske farvande herunder havbund og undergrund på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til én sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsats, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter lovbekendtgørelse nr. 119 af 26. januar 2017 om miljømål m.v. for internationale naturbeskyttelsesområder.

Som led i implementeringen af havstrategidirektivet gennemfører regeringen havstrategier over seksårige cyklusser. Havstrategierne indeholder en vurdering af tilstanden i havet og de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet. Med havstrategierne fastsættes desuden miljømål samt overvågnings- og indsatsprogrammer.

Det følger af § 18 i havstrategiloven, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der er fastsat i havstrategierne.

Det er i miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet nævnt i § 1 fundet, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Deraf følger, at der heller ikke vil være påvirkning af det marine økosystem.

## **11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.**

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 15. december 2023 til den 15. januar 2024 (31 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Københavns Kommune, Tårnby Kommune, Hvidovre Kommune, Brøndby Kommune, Kommunerne Landsforening (KL), Danske Regioner, Region Hovedstaden, Rigspolitiet, Vestegnens Politi, Hovedstadens Beredskab, Beredskab Øst, DSB, Trafikselskaber i Danmark, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), DI Transport, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FOA, Håndværksrådet, ITD, Landsorganisationen i Danmark (LO), Danske Advokater, Campingbranchen, Cyklistforbundet, Danmarks Frie Autocampere, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Camping Union, Dansk Handicap Forbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Havne, Danske Motorcyklister, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, Energinet, FDM, Forbrugerrådet, Friluftsrådet, Kommissarius, Livet med Handicap (LEV), NOAH, Parcelhusejernes Landsforening, Rigsrevision, Rådet for Bæredygtig Trafik og Rådet for Sikker Trafik.

## 12. Sammenfattende skema

|                                                            | Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)                                                                                                                                                                                                                                                     | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner     | Ingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>Projektet finansieres via finansloven af Transportministeriet.</p> <p>Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i mia. kr. 2023-prisniveau, FL-23 125,86) anslås til 1.724,3 mio. kr. i 2024-2028.</p> <p>Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje.</p>                                                                      |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | <p>Begrænset meradministration i anlægsperioden for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet.</p> <p>De berørte kommuner vil i relation til projektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.</p>                                                                                                                                           |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.             | <p>Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p>Det fører til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft.</p> <p>Fordelene kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres.</p> | <p>Der vil under anlægsarbejdet være trafikale gener, men arbejderne bliver tilrettelagt, så de forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken.</p> <p>Under anlægsarbejdet må det påregnes, at der kan forekomme hastighedsnedsættelser på Amagermotorvejen, og i meget begrænset omfang vil det også være nødvendigt med reduktion i antallet af kørespor.</p> |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.         | Ingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Administrative konsekvenser for borgerne                   | Ingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |

|                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Klimamæssige konsekvenser                                                                                                                                                       | Ingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Der forventes en mindre stigning i trafikken som følge af projektet. Det vil betyde en stigning i CO <sub>2</sub> -udslippet fra trafikken.                          |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser                                                                                                                                             | Færre støjbelastede boliger ved etablering af den planlagte støjafskærmning.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | Inddragelse af beskyttet natur og rekreative områder i anlægsperioden, samt forstyrrelse af befolkning ved jordkørsel, ramning af spunsvægge og andet anlægsarbejde. |
| Forholdet til EU-retten                                                                                                                                                         | Projektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet. |                                                                                                                                                                      |
| Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ (der i relevant omfang også gælder implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering (sæt X) | Ja                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Nej<br>X                                                                                                                                                             |

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### *Til § 1*

Det foreslås i § 1, at transportministeren bemyndiges til at udbygge E20 Amagermotorvejen, jf. bilag 1.

Kort over anlægsprojektet kan ses i bilag 1 til loven.

Det vil betyde, at transportministeren herefter vil være bemyndiget til at foretage udbygningen af E20 Amagermotorvejen, som foruden udbygning af dele af motorvejsstrækningen til fire spor, også omfatter etablering af fordelingsveje parallelt med dele af motorvejsstrækningen, etablering af nye tilslutningsanlæg og ombygning af andre tilslutningsanlæg.

Det er hensigten, at transportministeren vil delegere sin kompetence til Vejdirektoratet, som står for den egentlige gennemførelse af anlægsprojektet.

### *Til § 2*

Det foreslås i § 2, at transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1.

Det vil medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for udbygning af Amagermotorvejen nævnt i § 1 og de dertilhørende anlæg. Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og nødvendige ledningsarbejder m.v.

Bemyndigelsen skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 4, som forpligter transportministeren til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

### *Til § 3*

Reglerne for miljøkonsekvensvurdering af statslige vejanlæg er i vejlovens kapitel 2 a.

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 3, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, ikke kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.

Det foreslås i § 3, at anlægsprojektet nævnt i § 1, skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 1, hvorefter transportministeren bemyndiges til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, jf. lovens bilag 1 og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Med vedtagelsen af lovforslaget vil Folketinget meddele godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen til anlægsprojektet og godkendelse i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojektet herefter vil skulle gennemføres inden for rammerne af den udførte vurdering af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovens § 3. Dette er i overensstemmelse med vejlovens § 17 a, stk. 3, hvoraf fremgår, at i de tilfælde, hvor Folketinget tillader et projekt ved anlægslov, skal der ikke meddeles administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen. Loven træder i stedet for den administrative tilladelse.

Ved meddelelse af en administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurdering 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 miljøkonsekvensrapport. Bestemmelsen i § 3 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet vil blive udført inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporterne.

Det vil således påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis dets entreprenører – at

udføre de pågældende anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Hvis der efter lovens vedtagelse sker ændringer i projektet, indebærer bestemmelsen i § 3 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsperioden sker i overensstemmelse med reglerne i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslaget vil heller ikke være til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

#### *Til § 4*

Det foreslås i § 4, at ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, udfører anlægsmyndigheden afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed vil være forpligtet til at iværksætte afværgeforanstaltninger i det omfang, det er nødvendigt for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, og hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til de EU-retlige forpligtelser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at tilgodese disse hensyn iværksættes der gennem loven afværgeforanstaltninger bl.a. for i nødvendigt omfang at medvirke til, at anlægsarbejdet ikke har en skadelig virkning for habitattyperne, arterne og bestandene.

I miljøkonsekvensrapporten er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end de, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporten, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projekterne. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet. Der henvises til punkt 9 i de almindelige bemærkninger.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektets kan ske inden for rammerne af naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i jagtloven, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektiv artikel 5 og habitatdirektivets artikel 12.

#### *Til § 5*

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

Det foreslås i § 5, *stk. 1*, at anlægsprojektet nævnt i § 1, ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1 i lov om planlægning, § 65, stk. 1, og § 65 b, stk. 1, i lov om naturbeskyttelse.

Det foreslåede vil indebære, at anlægsprojektet omfattet af lovens § 1, vil være undtaget fra at indhente tilladelser efter planlovens § 35, stk. 1, og dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1, samt § 65 b, stk. 1.

Bestemmelsen skal dermed være med til at fastsætte forholdet mellem anlægsloven og de regler i plan-, og naturlovgivningen, der stiller krav om tilladelse eller dispensation m.v. inden foretagelse af fysiske dispositioner i landskabet m.v.

Fravigelsen af planlovens § 35 vil betyde, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse til opførelse af anlæg, der er omfattet af lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer. Det er ved anlægsloven besluttet at opføre anlæg og ændre arealanvendelsen.

De hensyn, som landzonebestemmelserne sammen med den øvrige fysiske planlægning skal varetage, vil blive varetaget gennem den proces, der ligger forud for den forventede vedtagelse af anlægsloven. Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering, hvor bl.a. de planlægningsmæssige, landskabelige og miljømæssige påvirkninger af projektet er beskrevet og vurderet.

Hensynet til inddragelse af offentligheden, herunder høring af berørte parter er varetaget, dels gennem den forudgående proces omkring miljøkonsekvensvurderingen, hvor der er afholdt høring med borgermøder, dels gennem den efterfølgende ekspropriationsproces, hvor der også vil blive afholdt offentlige møder og møder med ejerne af de ejendomme, der påvirkes af projektet.

Fravigelsen vil gælde hele vejanlægget, dvs. selve vejen med tilhørende anlæg, f.eks. regnvandsbassiner, støjvolde eller skærme, samkørselspladser, anvendelse af midlertidige arbejdsarealer og øvrige nødvendige anlæg til brug for vejens etablering og drift. Fravigelsen vil også gælde ved ændringer i projektet inden for rammerne af vejlovens kapitel 2 a.

Det foreslås endvidere i § 5, stk. 1, at anlægsprojektet, herunder afværgeforanstaltninger kan gennemføres, uden der skal søges dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1, og § 65 b, stk. 1. Bestemmelsen indebærer, at der uden dispensation kan ske arbejder inden for strand-, sø-, å-, og skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 15, 16 og 17.

Med vedtagelsen af anlægsloven bemyndiges transportministeren til at gennemføre projektet i anlægslovens § 1. Placering af vejanlægget fastlægges ved anlægsloven. Projektet vil ikke kunne realiseres uden dispensation fra de omtalte beskyttelseslinjer, hvorfor det vurderes mest hensigtsmæssigt, at kravet om dispensation fra beskyttelseslinjerne fraviges i anlægsloven. Dermed vil der ikke være behov for at søge om en dispensation.

Der henvises til punkt 9 i de almindelige bemærkninger samt miljøkonsekvensvurderingen for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i projektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for projektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love.

Bestemmelsen regulerer dog kun arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1, herunder afværgeforanstaltninger omfattet af § 4. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af § 1, forudsætter således stadig, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer m.v. efter den i § 5 nævnte lovgivning.

Bestemmelsen finder endvidere alene anvendelse i anlægsperioden, indtil projektet, jf. § 1, er færdigt i sin helhed. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love skal det lægges til grund, at anlæggene kan drives og vedligeholdes på normal vis, når projektet er gennemført, men hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden, f.eks. i et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Det foreslås i § 5, stk. 2, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det foreslåede vil betyde at, anlægsloven vil udgøre den retlige ramme for anlægsprojektet, og gennemførelsen af anlægsprojektet kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven. Det vil således ikke være påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projektet. Arbejderne, som følge af anlægsprojektet nævnt i § 1, i både det permanente og det midlertidige projektområde, vil heller ikke kræve dispensation eller lignende fra eksisterende planlægning. Eksisterende kommune- og lokalplaner for de arealer, som anlægsloven omhandler, ophæves ikke med anlægsloven. Planerne vil imidlertid ikke finde anvendelse i forbindelse med projektets udførelse.

Det foreslås desuden i § 5, stk. 2, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder.

I overensstemmelse med miljøvurderingerne varetager Vejdirektoratet som anlægsmyndighed som nævnt hensynene bag de fravegne bestemmelser, og bestemmelsen har derfor ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser.

Det foreslås i § 5, stk. 3, at hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og stk. 2, varetages af transportministeren ved gennemførelse af projektet.

Det foreslåede vil betyde, at selv om § 5, stk. 1 og 2, indebærer, at dele af den almindelige plan- og naturlovgivning ikke finder anvendelse, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i projektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser, jf. bemærkningerne til stk. 1 og 2. Som også nævnt ovenfor har bestemmelserne i § 5, stk. 1 og 2, derfor ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Administrative tilladelser vil således ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau.

### *Til § 6*

I forbindelse med gennemførelsen af projektet omtalt i forslaget § 1, vil der skulle indhentes diverse administrative tilladelser, f.eks. efter miljøbeskyttelsesloven og lov om vandløb. Det er afgørelser, der træffes af kommunalbestyrelsen.

Det følger af § 91, stk. 1, i miljøbeskyttelsesloven, at medmindre andet fremgår af lovens bestemmelser, jf. dog § 92, kan kommunalbestyrelsens afgørelser og beslutninger efter loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i en af nævnets afdelinger, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-6, i lov nr. 1715 af 27. december 2016 om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Tilsvarende gælder for afgørelser truffet af miljøministeren efter regler udstedt i medfør af lovens § 7, stk. 1, nr. 8, lovens kapitel 4-6 og 9 a, afgørelser truffet i medfør af § 25 eller § 82 samt afgørelser efter §§ 70 a, 70 b og 72, når disse afgørelser vedrører sager efter regler udstedt i medfør af lovens § 7, stk. 1, nr. 8, lovens kapitel 4-6 og 9 a og afgørelser truffet i medfør af § 25 eller § 82.

Det følger af § 78, stk. 1, i naturbeskyttelsesloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven eller de regler, der udstedes efter loven, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 65 a, stk. 2 og 5, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål. Tilsvarende gælder fredningsnævnets afgørelser efter § 50, stk. 1, der kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Sagerne behandles i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet efter bestemmelserne i dette kapitel. Miljøministerens afgørelser efter § 27, stk. 1 og 2 og § 65 b, stk. 1 og 3-7, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet,

som behandler sagen i den læge afdeling. Miljøministerens afgørelser efter § 61 a, stk. 1, og § 65 a, stk. 1 og 4, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål.

Det følger af vandløbslovens § 80, stk. 1, at vandløbsmyndighedens afgørelser, bortset fra afgørelser om erstatning og andre økonomiske spørgsmål, og miljøministerens afgørelser efter § 37 a kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelser efter § 54 a kan dog ikke påklages.

Efter gældende ret vil disse afgørelser kunne blive påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet, hvis den, der klager, er klageberettiget i sagen.

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

Det foreslås i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, naturbeskyttelsesloven, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med, at reglerne i miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven og vandløbsloven gælder for projektet. Det vil betyde, at der vil blive truffet afgørelser om projektet over for Vejdirektoratet som anlægsmyndighed samt dennes entreprenører. De kompetente myndigheder vil fortsat have tilsynskompetencen, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på projektet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter disse love i forbindelse med arbejder til brug for projektet nævnt i § 1, ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres.

En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for projektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan fortsat påklages til transportministeren, jf. § 6, stk. 2, og for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for seks måneder, jf. lovforslagets § 11.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke være begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende.

Behandlingen af sagerne vil fortsat være reguleret af de nævnte love. Forslaget ændrer således ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de i § 6, stk. 1, 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 m.v. efter lovene.

Afskæring af klageadgangen gælder alene afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven og vandløbsloven vedrørende anlægsprojektet i anlægsperioden, herunder også ved projektændringer godkendt af Trafikstyrelsen efter proceduren i vejlovens kapitel 2 a.

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.

Afgørelser efter de nævnte love i stk. 1 vedrørende anlægsprojektet vil i nogle tilfælde desuden forudsætte forudgående screening og godkendelse af miljøvurdering. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingerne, og der skal ikke foretages en ny miljøkonsekvensvurdering. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke ændre ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. Forslaget ændrer heller ikke ved den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand.

Det foreslås i § 6, stk. 2, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.

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

Vurdering af klageberettigelsen følger de angivne kriterier i vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven.

Det foreslås i § 6, stk. 3, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love og regler, der er nævnt i stk. 1 i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Den foreslåede bestemmelse vil alene give ministeren kompetence 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 i tilfælde, 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 det pågældende projekt. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til stk. 2, hvis kommunen ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren vil – ligesom efter det foreslåede stk. 2 – skulle 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 måtte beslutte at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, vil denne beslutning ikke ændre på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Det foreslås i § 6, stk. 4, 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.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke ændre ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter stk. 3 og 4 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 11. Der henvises til bemærkningerne til § 11.

Forslaget ændrer heller ikke ved den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand.

Det foreslås i § 6, stk. 5, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

Den foreslåede § 6, stk. 1, vil indebære fravigelse af særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning efter miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven og vandløbsloven for anlægsprojektet. Når disse særregler fraviges, kan de kommunale tilsynsmyndigheder få en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigtsmæssigt, foreslås det i § 6, stk. 5, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslagets § 6, stk. 1, om anlægsprojektet nævnt i § 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de nævnte love.

Det foreslåede vil indebære, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Sundhedsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser om anlægsprojektet efter forslagets § 6, stk. 1, herunder sagsbehandlingsregler, hvor vurderingen af lovligheden bedst kan foretages sammen med en vurdering af lovligheden af afgørelsen, f.eks. begrundelse, lovlige/saglige kriterier og officialmaksimen.

Det vil alene være afgørelser efter forslagets § 6, stk. 1, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med i anlægsperioden. Således vil de kommunale tilsynsmyndigheder ikke kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v. samt aktindsigt efter offentlighedsloven.

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

Det foreslåede skal sikre, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen skal videregive de oplysninger, som kommunalbestyrelsen er i besiddelse af – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til dels til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, 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.

### *Til § 7*

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

findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i punkt 3.6.

Det foreslås i § 7, *stk. 1*, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor et anlægsprojekt nævnt i § 1, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog *stk. 2*.

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

Det foreslås i § 7, *stk. 2*, at *stk. 1* ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter lov om vandforsyning m.v. §§ 37 og 38, jf. § 40.

Det foreslåede vil medføre, at ledningsejeren ikke vil skulle betale for en ledningsomlægning, såfremt dette er særligt bestemt ved aftale, eller det følger af en kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningsloven. Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf.

Det foreslås i § 7, *stk. 3*, at arbejder på ledninger, jf. *stk. 1*, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af § 7, *stk. 2*.

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

### *Til § 8*

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

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

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

Det foreslås i § 8, *stk. 1*, at i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 7 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndig-

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

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a., ved så tidligt som muligt at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Det foreslås i § 8, stk. 2, at kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 7, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

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

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

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Vejdirektoratet vil som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, skulle rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren.

Vejdirektoratet skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Det foreslås i § 8, stk. 3, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

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

ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 8, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Den foreslåede bestemmelse i § 8, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i lov om offentlige veje m.v. § 79, stk. 4.

### *Til § 9*

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovens § 8, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

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

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

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

Det foreslås i § 9, stk. 1, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 7 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 8 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse vil således, i overensstemmelse med administrativ praksis på området, præcisere, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 7, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 8, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til det pågældende anlægsprojekt.

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets § 9 til at behandle tvister omfattet af forslagets §§ 7 og 8 vil gælde, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 9, stk. 2, at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets lovens § 9 stk. 1. Det følger heraf, at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele, og at erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

### *Til § 10*

I forbindelse med en række andre anlægsprojekter har der været etableret en ordning, hvor støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering, og en lignende ordning foreslås lovfæstet for anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1.

Det foreslås i § 10, stk. 1, at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det foreslåede vil betyde, at Vejdirektoratet skal etablere og administrere en ordning om tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Vejdirektoratet udpeger de boliger, der omfattes af ordningen. Udpegningen forventes at ske ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Med ordningen vil det blive sikret, at de helårsboliger, som Vejdirektoratet udpeger som særligt ramt af støj som følge af anlæg og udbygning af vejanlægget omfattet af lovforslaget, kan søge om tilskud til støjisolering af facader.

Det foreslås i § 10, stk. 2, at ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal være modtaget senest 36 måneder efter vejanlægget er taget i brug.

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

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

Det foreslås i § 10, stk. 3, 1. pkt., at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til Transportministeriet.

Det medfører, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud vil kunne påklages til Transportministeriet. At Vejdirektoratets afgørelse om tilskud kan påklages til Transportministeriet, er i overensstemmelse med hidtidig praksis for tilsvarende ordninger i andre anlægsprojekter om tilskud til støjisolering.

Det foreslås i § 10, stk. 3, 2. pkt., at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Det foreslåede vil medføre, at modtageren af en afgørelse skal have klaget inden for 4 uger fra den dag, hvor denne har modtaget Vejdirektoratets afgørelse.

Det foreslås i § 10, stk. 4, at ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter, at det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

På baggrund af erfaringer med tidligere støjisoleringsordninger vurderes det at være nødvendigt at indsætte en slutdato for ordningen for det enkelte anlægsprojekt. Det betyder, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud skal være udnyttet inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug. Det følger således af stk. 4, at hvis en ansøgning er indsendt inden de i stk. 2 foreslåede 36 måneder, skal selve det tilskudsberettigede støjisoleringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug.

Der henvises herudover til punkt 9.14 i de almindelige bemærkninger.

### *Til § 11*

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

Det foreslås i § 11, stk. 1, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

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

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

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

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

Det foreslås i § 11, stk. 2, at ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

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

Den foreslåede bestemmelse har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i

overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

#### *Til § 12*

Det foreslås i § 12, *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2024.

Det foreslås i § 12, *stk. 2*, at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

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

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