

Udskriftsdato: 3. januar 2026

2014/1 LSF 21 (Gældende)

Forslag til Lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin., j.nr. 2013-1646

Forslag

til

Lov om en ny fjordforbindelse ved Frederikssund

Kapitel 1

Anlæg af en ny fjordforbindelse ved Frederikssund

§ 1. Transportministeren bemyndiges til:

- 1) at anlægge en hovedlandevej (4-sporet motortrafikvej), der klassificeres som en statsvej, som føres syd om Frederikssund fra Frederikssundsvej, og som føres over Roskilde Fjord på en højbro til Hornsherred og tilsluttes Skibbyvej, og
- 2) at anlægge en 2-sporet vej øst for Lyngerup og Lyngerupvej syd for Landerslev, som tilsluttes den i nr. 1 nævnte motortrafikvej, og som klassificeres som statsvej.

Stk. 2. Strækningen, der omfattes af stk. 1, fremgår af lovens bilag 1.

§ 2. Efter åbningen af den nye fjordforbindelse ved Frederikssund, jf. § 1, stk. 1, vil det ikke længere være tilladt for lastbiler eller lastvognstog med en totalvægt på 3,5 t. eller derover at passere Kronprins Frederiks Bro udover i forbindelse med varetagelse af vejbestyrelsesarbejde på nærliggende kommunale veje.

Stk. 2. Vejdirektoratet kan, i overensstemmelse med færdselslovens § 92 og efter forhandling med Frederikssund Kommune og med politiets samtykke, træffe bestemmelser om trafikregulerende foranstaltninger på Kronprins Frederiks Bro og J. F. Willumsens Vej og på de i § 1, stk. 1 nævnte vejstrækninger, jf. lovens bilag 1, der indvirker på vejens udnyttelse og indretning med henblik på at reducere den gennemkørende kørsel. Bestemmelsen i § 5, stk. 1, i lov om offentlige veje om indbringelse af tvistigheder mellem vejmyndigheder til afgørelse af transportministeren finder ikke anvendelse på Vejdirektoratets afgørelser efter dette stykke.

Kapitel 2

Forurening og gener i forbindelse med anlægsarbejdet

§ 3. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener, der måtte opstå i forbindelse med gennemførelse af de i § 1, stk. 1, nævnte anlæg.

Stk. 2. Miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægget, der er omfattet af regler udstedt efter stk. 1.

Stk. 3. Ved væsentlige ændringer i anlægget af en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, jf. § 1, stk. 1, der kan være til skade for miljøet, og som skyldes regler fastsat efter stk. 1, afgør transportministeren, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse. Transportministeren forestår udarbejdelsen af VVM-redegørelsen og foretager offentliggørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder, herunder Frederikssund Kommune. Transportministeren kan herefter godkende ændring af anlægget.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for gennemførelsen af VVM-redegørelsen efter stk. 3.

§ 4. Fastsætter transportministeren regler efter § 3, stk. 1, kan ministeren samtidig fastsætte regler om, at Vejdirektoratet skal tilbyde kompensation til beboere, herunder til ejere af sommerhuse, der af ejerne anvendes som fritids- og feriebolig, som kan udsættes for forurening og gener som følge heraf. Transport-

ministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister m.v.

Stk. 2. Opnås der ikke en aftale mellem Vejdirektoratet og den berettigede efter de regler, der er udstedt efter stk. 1, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og § 3, stk. 1. Dog kan Ekspropriationskommissionen fravige den i stk. 1 fastsatte kompensation til gunst for de kompensationsberettigede borgere, hvis der foreligger helt særlige forhold. Sager om kompensation behandles i øvrigt efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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

Kapitel 3

Arkæologiske forundersøgelser og fremrykket ekspropriation

§ 6. Vejdirektoratet, eller den som transportministeren bemyndiger hertil, har, hvis det skønnes nødvendigt og mod behørig legitimation og uden retskendelse, adgang til privat ejendom med henblik på at få foretaget de arkæologiske forundersøgelser, der er nødvendige for anlægsarbejdet, jf. § 1, stk. 1.

Stk. 2. Vejdirektoratet, eller den som transportministeren bemyndiger hertil, skal mindst 28 dage før gennemførelsen af forundersøgelser efter stk. 1 give besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning herom offentliggøres i lokale medier.

Stk. 3. Erstatning for skade, som måtte blive påført ejeren som følge af de i stk. 1 nævnte undersøgelser, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 7. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af det i § 1, stk. 1, nævnte anlægsprojekt, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Kapitel 4

Etablering af Fjordforbindelsen Frederikssund, formål og ledelse m.v.

§ 8. Transportministeren etablerer den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund.

Stk. 2. Fjordforbindelsen Frederikssunds formue holdes adskilt fra statens formue, og Fjordforbindelsen Frederikssund disponerer inden for de til enhver tid fastlagte rammer selv over anlægs- og driftsmidler, herunder inden for rammerne af vedtægten, jf. § 11, stk. 3.

Stk. 3. Transportministeren kan ændre Fjordforbindelsen Frederikssunds navn.

§ 9. Fjordforbindelsen Frederikssunds formål er at etablere anlæg, jf. § 1, stk. 1. Fjordforbindelsen Frederikssund har endvidere til formål at optage lån, jf. § 14, og har i forlængelse heraf desuden til formål at opkræve betaling for passage af biler, jf. § 17, til brug for tilbagebetaling af lånet, herunder at etablere, drive og vedligeholde et betalingsanlæg.

Stk. 2. Fjordforbindelsen Frederikssund udbyder opgaven med etablering, drift og vedligehold af et betalingsanlæg, samt opgaven med inddrivelse af betaling for passage af den nye fjordforbindelse, jf. stk. 1, til en eller flere operatører.

Stk. 3. Fjordforbindelsen Frederikssund skal anmeldes og registreres i Erhvervsstyrelsen efter reglerne i kapitel 2 i selskabsloven og § 148 i selskabsloven.

Stk. 4. Selskabslovens bestemmelser i kapitel 20 om særlige offentliggørelsespligter mv. for statslige aktieselskaber finder anvendelse på Fjordforbindelsen Frederikssund.

§ 10. Fjordforbindelsen Frederikssund ledes af en bestyrelse på 5 medlemmer, der bistås af en forretningsfører, jf. stk. 5. Direktionen i Vejdirektoratet registreres som direktion i Fjordforbindelsen Frederikssund.

Stk. 2. Bestyrelsesmedlemmerne udpeges på et virksomhedsmøde af transportministeren for en periode på 2 år. To bestyrelsesmedlemmer udpeges efter indstilling fra Frederikssund Kommune. Transportministeren beslutter, hvem af bestyrelsesmedlemmerne der skal være formand og næstformand. Genudpegning kan ske. Transportministeren kan til enhver tid på et virksomhedsmøde afsætte et eller flere bestyrelsesmedlemmer.

Stk. 3. Bestyrelsen skal orientere ejeren om forhold vedrørende Fjordforbindelsen Frederikssunds virksomhed, som er af væsentlig økonomisk, politisk eller strategisk betydning.

Stk. 4. Formanden og næstformanden for bestyrelsen må ikke udføre hverv for Fjordforbindelsen Frederikssund, der ikke er en del af hvervet som bestyrelsesformand og næstformand. Formanden og næstformanden kan dog, hvor der er særligt behov herfor, udføre opgaver, som den pågældende bliver anmodet om at udføre af og for bestyrelsen.

Stk. 5. Vejdirektoratet er forretningsfører og varetager den daglige administration. Forretningsføreren udarbejder og forelægger årsregnskab for bestyrelsen. Bestyrelsen fastsætter ved instruks det nærmere indhold af forretningsførerens opgaver.

Stk. 6. Vejdirektoratet udarbejder som forretningsfører materiale om udbud og indgåelse af kontrakt i forbindelse med anlæg, jf. § 1, stk. 1, samt opgaven med etablering, drift og vedligehold af et betalingsanlæg og opgaven med inddrivelse af betaling for passage, jf. § 9, stk. 1 og 2. Udbudsmateriale og kontrakter forelægges for og godkendes af bestyrelsen.

Stk. 7. Vejdirektoratet stiller det nødvendige antal medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Fjordforbindelsen Frederikssunds virksomhed, herunder til administrations-, projekterings- og udbud- og kontraktopgaver, samt til varetagelse af Fjordforbindelsen Frederikssunds gælds- og formueforvaltning.

Stk. 8. Fjordforbindelsen Frederikssund betaler Vejdirektoratet for at varetage de nævnte opgaver, jf. stk. 5-7, baseret på kostpris. Transportministeren fastsætter nærmere regler for betalingen.

§ 11. Transportministeren udøver i forhold til Fjordforbindelsen Frederikssund de beføjelser, der efter selskabsloven og årsregnskabsloven tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, idet ministeren herved sidestilles med en eneaktionær.

Stk. 2. I Fjordforbindelsen Frederikssund afholdes generalforsamling i form af et virksomhedsmøde.

Stk. 3. Transportministeren fastsætter vedtægter for Fjordforbindelsen Frederikssund.

§ 12. Selskabsloven, herunder de særlige bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder med de fornødne tilpasninger anvendelse for Fjordforbindelsen Frederikssund med de ændringer, der følger af denne lov.

Kapitel 5

Regnskabs- og revisionsmæssige forhold, optagelse af lån og forsikring.

§ 13. De regler i årsregnskabsloven, der gælder for aktieselskaber, herunder bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for Fjordforbindelsen Frederikssund med de tilpasninger, som er en konsekvens af denne lov.

Stk. 2. Fjordforbindelsen Frederikssunds årsrapport revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Den statsautoriserede revisor vælges af transportministeren på virksomhedsmødet efter indstilling fra bestyrelsen, og valget gælder for ét år ad gangen. Genvalg kan ske.

Stk. 3. Rigsrevisor reviderer endvidere Fjordforbindelsen Frederikssunds regnskaber efter reglerne i lov om revisionen af statens regnskaber m.m.

Stk. 4. Den reviderede årsrapport forelægges til godkendelse på et virksomhedsmøde.

§ 14. Fjordforbindelsen Frederikssund kan optage lån til varetagelse af sin virksomhed.

Stk. 2. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige vilkår. Finansministeren bemyndiges til at yde garanti af statskassen for betaling af renter og afdrag. Finansministeren er endvidere bemyndiget til i det omfang, det måtte anses for hensigtsmæssigt, at dække Fjordforbindelsen Frederikssunds finansieringsbehov gennem statslige genudlån. Sådanne lån må ikke ydes på bedre vilkår end dem, som staten selv kan opnå som låntager.

Stk. 3. Fjordforbindelsen Frederikssund orienterer transportministeren én gang årligt om status for langtidsbudget, indtægter, udgifter og udvikling i balancen. I tilfælde af, at der efterfølgende sker væsentlige ændringer, orienteres transportministeren herom.

§ 15. Fjordforbindelsen Frederikssund er ikke skattepligtig.

§ 16. Fjordforbindelsen Frederikssund skal tegne de forsikringer, der er nødvendige for virksomheden.

Kapitel 6

Betaling for passage, fastsættelse af takster m.v.

§ 17. Fjordforbindelsen Frederikssund opkræver betaling for passage af biler, jf. færdselslovens § 2, over den i § 1, stk. 1, nr. 1, nævnte højbro, jf. dog §§ 20 og 25.

Stk. 2. Niveaue for betalingerne i form af taksterne og administrative gebyrer fastsættes af Fjordforbindelsen Frederikssunds bestyrelse. Bestyrelsen kan fastsætte rabatordninger, dog således at den forudsatte tilbagebetalingstid på 40 år ikke forlænges.

Stk. 3. De i stk. 2 nævnte takster og administrative gebyrer offentliggøres på Fjordforbindelsen Frederikssunds hjemmeside.

§ 18. Betalingspligten påhviler den, i hvis navn køretøjet er registreret. Hvis køretøjet er registreret for såvel en bruger som en ejer, påhviler betalingspligten dem begge. For danske køretøjer finder § 10, stk. 2-6, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v. anvendelse.

§ 19. Betaling for passage sker automatisk ved hjælp af køretøjsudstyr til elektronisk betalingsopkrævning.

Stk. 2. Har køretøjet ikke monteret køretøjsudstyr til elektronisk betaling, jf. stk. 1, eller hvis dette ikke er i funktion på betalingstidspunktet, registreres køretøjet ved hjælp af kameraoptagelse af køretøjets nummerplade.

Stk. 3. Ved registrering via kameraoptagelse, jf. stk. 2, pålægges et administrationsgebyr svarende til de ekstra omkostninger, der er forbundet med denne registreringsmetode. Administrationsgebyr pålægges dog ikke, når registrering via kameraoptagelse skyldes svigt i det tekniske udstyr, den betalingspligtige efter § 18 ikke kan gøres ansvarlig for.

§ 20. Fritaget for betaling for passage efter § 17, stk. 1, er

- 1) køretøjer, der tilhører forsvaret og redningsberedskabet,
- 2) køretøjer, der specielt er indrettet til brandsluknings- og redningsopgaver og udelukkende anvendes ved udrykning hertil, og køretøjer, som tilhører og udelukkende anvendes af beredskabskommissioner og ikke anvendes erhvervsmæssigt i konkurrence med private erhvervsdrivende,
- 3) køretøjer, der tilhører politiet, og
- 4) køretøjer, der tilhører Vejdirektoratet og anvendes i forbindelse med vejbestyrelsesopgaver på broen og det omkringliggende hovedlandevejsnet.

Stk. 2. En forudsætning for betalingsfritagelse i henhold til stk. 1 er, at køretøjerne er forsynet med køretøjsudstyr til elektronisk betalingsopkrævning, jf. § 19, stk. 1.

Stk. 3. Transportministeren kan bestemme, at andre nærmere afgrænsede trafikantgrupper kan fritages for betaling for passage.

Kapitel 7

Indhentning og behandling af oplysninger, behandling af trafikdata m.m.

§ 21. Med henblik på opkrævning af betaling og administrationsgebyr, når et betalingspligtigt køretøj har passeret en betalingsportal uden køretøjsudstyr til elektronisk betaling i funktion på registreringstidspunktet, jf. § 19, stk. 2, kan operatøren på vegne af Fjordforbindelsen Frederikssund indhente nødvendige oplysninger i køretøjsregistret.

Stk. 2. Operatøren kan på vegne af Fjordforbindelsen Frederikssund foretage kameraoptagelse fra betalingsportaler samt nærtliggende arealer til brug for registrering af køretøjer, der passerer fjordforbindelsen. Kameraoptagelsen kan opbevares, indtil der enten er sket endelig betaling, truffet endelig afgørelse i en klage over opkrævningen, eller efter endt behandling ved domstolene.

Stk. 3. Operatøren kan på vegne af Fjordforbindelsen Frederikssund om nødvendigt videregive de i stk. 1 og 2 nævnte oplysninger og kameraoptagelser til brug for klagesagsbehandling og sagsbehandling i forbindelse med inddrivelse af fordringer samt sagsbehandling ved domstolene.

§ 22. Transportministeren kan fastsætte regler for Fjordforbindelsen Frederikssund om videregivelse af oplysninger om trafiksammensætningen og trafikviklingen til brug for indsamling, formidling og drift af intelligente transportsystemer og indsamling af data til brug for trafikanalyser, forskning m.m.

Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige Fjordforbindelsen Frederikssund til at fastsætte aftalevilkår om, at statistiske oplysning, som nævnt stk. 1, skal videregives fra udbydere af køretøjsudstyr til elektronisk betaling til Fjordforbindelsen Frederikssund.

Kapitel 8

Tilsyn med Fjordforbindelsen Frederikssund

§ 23. Transportministeren fører tilsyn med, at Fjordforbindelsen Frederikssund efterlever bestemmelserne i denne lov.

Stk. 2. Fjordforbindelsen Frederikssund skal efter anmodning stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for transportministeren.

Kapitel 9

Offentlighed i Fjordforbindelsen Frederikssund

§ 24. Lov om offentlighed i forvaltningen, med undtagelse af lovens §§ 11-12 og §§ 15-17, finder anvendelse på al virksomhed, der udøves af Fjordforbindelsen Frederikssund.

Kapitel 10

Fjordforbindelsen Frederikssunds ophør

§ 25. Transportministeren bemyndiges til at opløse Fjordforbindelsen Frederikssund, når Fjordforbindelsen Frederikssunds gæld til finansiering af den nye fjordforbindelse ved Frederikssund og tilkørselsveje, jf. § 1, stk. 1, samt til betalingsanlæg mv., jf. § 9, stk. 1, er tilbagebetalt og eventuelle øvrige forpligtelser er opfyldt. Opløsningen sker i henhold til de almindelige regler for selskabers opløsning i medfør af selskabsloven.

Stk. 2. Opkrævningen af betaling for passage af fjordforbindelsen, jf. § 17, stk. 1, ophører i forbindelse med opløsning af Fjordforbindelsen Frederikssund. Staten overtager eventuelle forpligtelser, som Fjordforbindelsen Frederikssund måtte have.

Kapitel 11

Klage- og strafbestemmelser

§ 26. Transportministerens afgørelser efter § 3, stk. 3, kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed

Stk. 2. I regler, der udstedes efter § 3, stk. 1, kan der fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i reglerne.

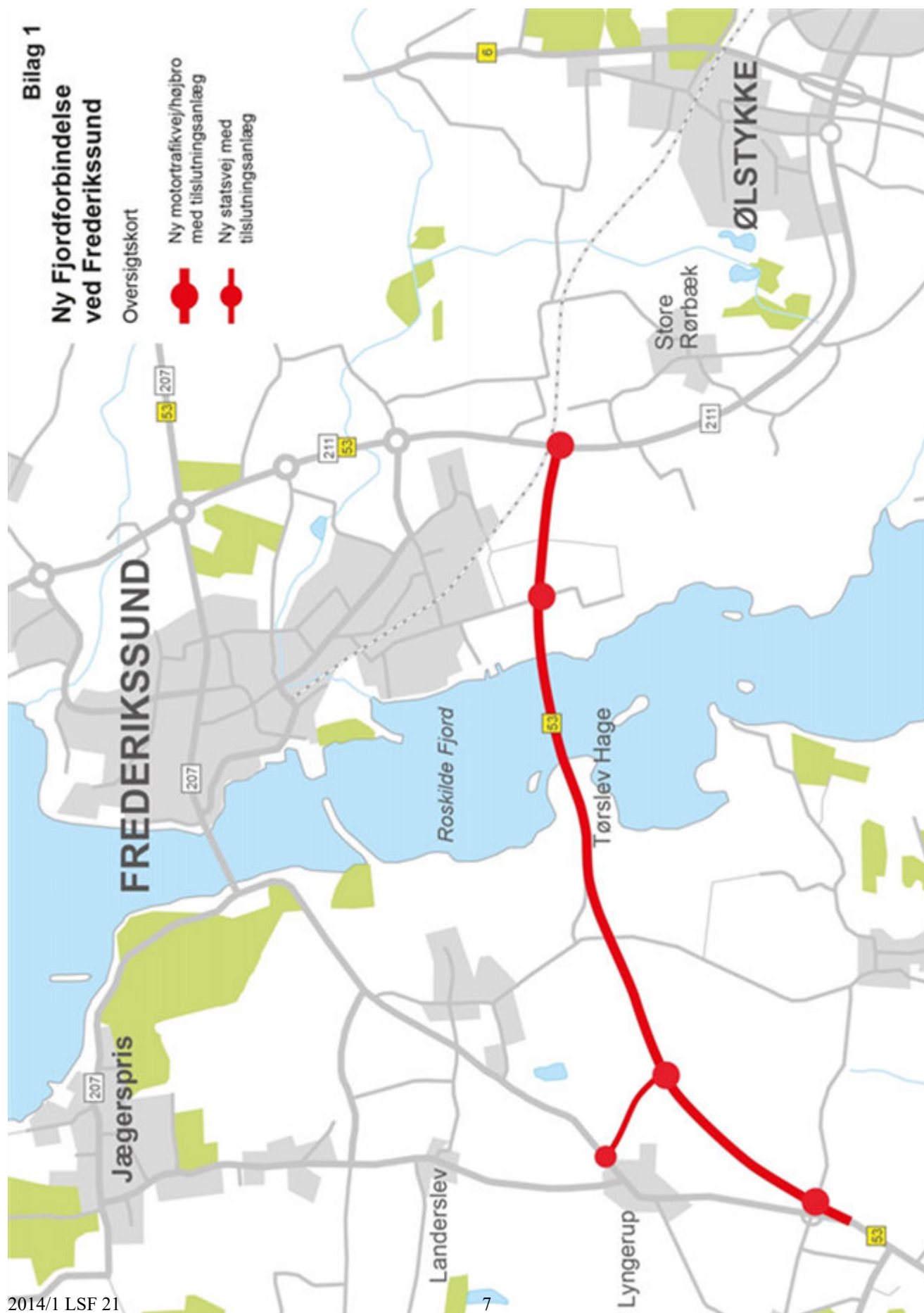
Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 12

Ikrafttræden

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

Ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Baggrund for lovforslaget
 - 2.1 VVM-undersøgelse og høring
3. Oprettelse af virksomheden Fjordforbindelsen Frederikssund
 - 3.1 Vejdirektoratet som forretningsfører
 - 3.2 Finansiering, herunder låneoptagelse, garantier m.v.
 - 3.3 Betaling for benyttelse af en ny fjordforbindelse
4. Beskrivelse af anlægsprojektet
 - 4.1 Vejanlæggets funktion og kvalitet
 - 4.2 Linjeføring og tværprofil
 - 4.3 Tilslutningsanlæg
 - 4.4 Sideanlæg
 - 4.5 Lokalvejnet og stier
 - 4.6 Faunapassager
 - 4.7 Erstatningsnatur
 - 4.8 Støjreducerende foranstaltninger
 - 4.9 Vejudstyr
 - 4.10 Vejafvanding
 - 4.11 Naboarealer
 - 4.12 Plan- og beskyttelsesforhold
 - 4.13 Fremrykket ekspropriation og adgang til arkæologiske forundersøgelser
 - 4.14 Forurening og gener i forbindelse med anlægsarbejdet
5. Alternativer
 - 5.1 Vurdering af alternativer i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3 og 4
6. Trafikale konsekvenser
7. Trafiksikkerhed
8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
 - 8.1 Anlægs- og samfundsøkonomi
 - 8.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet
9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.
10. Administrative konsekvenser for borgerne
11. Miljømæssige konsekvenser
 - 11.1 Arealindgreb
 - 11.2 Støj, luft og klima
 - 11.3 Plante- og dyreliv
 - 11.4 Landskab og barrierevirkning
 - 11.5 Kulturarv og arkæologi
 - 11.6 Friluftsliv
 - 11.7 Overfladevand og grundvand
 - 11.8 Ressourceforbrug
 - 11.9 Forurennet jord
 - 11.10 Anlæg af en ny fjordforbindelse

12. Forholdet til EU-retten
13. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
14. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en ca. 8,6 km lang 4-sporet motortrafikvej mellem Frederikssundsvej og Skibbyvej i Hornsherred, heraf på en højbro over Roskilde Fjord mellem Marbækvej og Tørslev Hage og ca. 0,9 km delvis nedgravet igennem sommerhusbebyggelsen på Tørslev Hage.

Lovforslaget indeholder endvidere en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en 2-sporet vej mellem den nye motortrafikvej øst for Lyngerup og Lyngerupvej syd for Landerslev, som klassificeres som statsvej.

Forslaget er et led i udmøntningen af trafikaftale af 21. marts 2013 om ”En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.”, hvorefter parterne blev enige om at etablere en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, som finansieres dels ved brugerbetaling på en ny fjordforbindelse, dels ved hjælp af et statsligt bidrag inden for en ramme på 425 mio. kr. (opgjort i 2013-prisniveau, svarende til 431,2 mio. kr. i 2014-prisniveau), der afsættes fra Infrastruktur fonden.

Parterne er sidenhen blevet enige om at forhøje det statslige bidrag med 228,3 mio. kr., så det samlede statslige bidrag udgør til i alt 659,5 mio. kr. (2014-prisniveau). På den måde sikres projektets økonomiske robusthed, hvormed tilbagebetalingstiden forudsættes at være på 40 år. Parterne er enige om, at en ny fjordforbindelse etableres som en sydlig højbro svarende til Vejdirektoratets hovedforslag (S1), som fremgår af VVM-redegørelsen for projektet.

Som et led heri indeholder lovforslaget en bemyndigelse til transportministeren til at etablere en selvstændig offentlig virksomhed ved navn Fjordforbindelsen Frederikssund, som får til opgave at opkræve brugerbetaling på en ny fjordforbindelse og herved afvikle gælden. Vejdirektoratet skal eje forbindelsen og forestår anlægsopgaven, herunder udbud af anlægsarbejderne.

Vejdirektoratet vil stadig varetage de fremtidige vejbestyrelsesforhold på den eksisterende Kronprins Frederiks Bro samt på J. F. Willumsens Vej. Parterne er enige om, at det er en forudsætning for den ovenfor beskrevne løsningsmodel, at trafikken på Kronprins Frederiks Bro reguleres, så der skabes det nødvendige trafikale grundlag for en ny sydlig fjordforbindelse. Det er derfor med lovforslaget bestemt, at Vejdirektoratet kan iværksætte trafikregulerende tiltag på Kronprins Frederiks Bro samt på J. F. Willumsen Vej efter forhandling med Frederikssund Kommune og politiet, hvorved den gennemkørende kørsel i Frederikssund by reduceres og trafikmiljøet i byen på den måde forbedres.

Det foreslås endvidere i lovforslaget, at Vejdirektoratet, eller den som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, gives adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage arkæologiske forundersøgelser, der er en betingelse for gennemførelse af anlægsarbejdet. Hermed kan de arkæologiske forundersøgelser gennemføres før detailprojekteringen og før anlægsarbejderne påbegyndes. Dermed undgås, at forundersøgelserne belaster projektets økonomi eller tidsplan mere end nødvendigt. Uden denne hjemmel kan arkæologiske forundersøgelser kun gennemføres på baggrund af frivillige aftaler i tidsrummet frem til ekspropriationen til vejanlægget.

Endelig foreslås med lovforslaget indførelse af hjemmel til transportministeren til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriation af ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet, hvis ejeren anmoder herom.

2. Baggrund for lovforslaget

Den nuværende fjordforbindelse over Roskilde Fjord med Kronprins Frederiks Bro blev anlagt i 1935 som en 2-sporet vej med klapbro. De tilsluttede veje J. F. Willumsens Vej igennem Frederikssund og Skovnæsvej på Hornsherredssiden - der sammen med Kronprins Frederiks Bro udgør en del af rute 53 på statsvejnettet - er også 2-sporede veje.

Trafikken på Kronprins Frederiks Bro er på hverdage steget fra ca. 16.500 biler i døgnet i 1995 til ca. 20.500 biler i 2009. Den stigende trafik har igennem årene medført stadig større fremkommelighedsproblemer på fjordforbindelsen, med deraf følgende kødannelser på begge sider af fjorden. Dette har resulteret i betydelige forsinkelser for biltrafikken i myldretiderne og i weekender med megen trafik til sommerhusområderne i Hornsherred. For at begrænse kødannelserne er der desuden indført restriktioner for sejladsen på Roskilde Fjord, idet broen ikke åbnes i vejtrafikkens myldretider.

Det daværende Frederiksborg Amt udarbejdede i perioden fra starten af 1990'erne og frem til kommunesammenlægningen den 1. januar 2007 - hvor amterne blev nedlagt - en række forslag til en ny fjordforbindelse dels ved Kronprins Frederiks Bro, dels til en ny fjordforbindelse syd om Frederikssund.

Inden kommunalreformen i 2007 indgik den daværende regering (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre en trafikaftale i oktober 2006, hvori det blev besluttet at gennemføre en VVM-undersøgelse for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

VVM-undersøgelsen, der tog udgangspunkt i den eksisterende amtslige undersøgelse, blev foretaget af Vejdirektoratet i perioden fra 2007 til foråret 2010. Vejdirektoratet sendte sin indstilling til den daværende transportminister i efteråret 2010.

Som led i VVM-undersøgelsen foretog Vejdirektoratet nogle indledende beregninger af projektets potentiale for brugerfinansiering. Transportministeriet tog efterfølgende initiativ til lave en brugerfinansieringsanalyse af brugerfinansieringspotentialet med henblik på at vurdere, om der var grundlag for videre skridt i retning af brugerfinansiering.

I november 2010 indgik forligskredsen bag "En grøn transportpolitik" (bestående af Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) aftalen om "Bedre mobilitet". Parterne blev enige om, at det var målet, at der etableres en ny sydlig fjordforbindelse ved Frederikssund, og at forbindelsen som udgangspunkt skulle finansieres gennem brugerbetaling.

Parterne blev samtidig enige om at iværksætte en nærmere analyse af potentialet i en brugerfinansieringsmodel, der omfattede både den nye og den eksisterende forbindelse, og at Sund & Bælt Holding A/S skulle gennemføre analysen, der bl.a. bestod i at afdække den faktiske betalingsvilje hos de potentielle brugere af fjordforbindelsen.

Analysen viste, at det ville være muligt at finansiere en ny fjordforbindelse ved Frederikssund ved brugerbetaling på begge forbindelser. Med transportaftalen om "Elektrificering af jernbanen" af 7. februar 2012 blev forligskredsen bag "En grøn transportpolitik" enige om at høre Frederikssund Kommune, om kommunen foretrak en udskydelse af projektet, til der tilvejebringes statslige midler til dets gennemførelse, eller om der kunne opnås lokal opbakning til en brugerfinansieringsløsning med udgangspunkt i en af Sund & Bælt A/S' modeller. Frederikssund Kommune meldte positivt tilbage i forhold til etablering af en ny sydlig fjordforbindelse finansieret gennem brugerbetaling, dog med det forbehold at kommunen ikke kunne støtte brugerbetaling på den eksisterende Kronprins Frederiks Bro.

Sund & Bælt Holding A/S foretog efterfølgende supplerende beregninger af økonomien i projektet på baggrund af en forudsætning om brugerbetaling alene på den nye fjordforbindelse.

Med aftalen om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." af 21. marts 2013 blev forligskredsen bag "En grøn transportpolitik" på baggrund af det supplerende beregningsgrundlag enige om at etablere en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, som finansieres dels ved brugerbetaling på en ny fjordforbin-

delse, dels ved hjælp at et statsligt bidrag inden for en ramme på 425 mio. kr. (opgjort i 2013-priser), der afsættes fra Infrastrukturfonden. De foreløbige beregninger fra foråret 2013 viste, at den nye forbindelse hermed ville kunne være tilbagebetalt på 40 år.

Med samme aftale blev det desuden aftalt, at Vejdirektoratet skulle igangsætte forberedelsen af projektet, og at Transportministeriet sammen med Finansministeriet skulle udarbejde forslag til den konkrete organiserings- og finansieringsmodel med henblik på forberedelse af en anlægslov.

Transportministeriets og Finansministeriets fælles konsolidering af de tidligere beregningsforudsætninger mv. (renteniveau, driftsudgifter mv.) har vist, at tilbagebetalingstiden for en ny forbindelse vil være oppe på 48 år, hvis der alene indskydes 425 mio. kr. fra statslig side, svarende til 431,2 mio. kr. i 2014-priser. Derfor besluttede forligspartierne bag Aftalen om en grøn transportpolitik med aftale af 24. juni 2014 at øge det statslige bidrag med 228,3 mio. kr. til 659,5 mio. kr. Hermed sikres projektets robusthed, idet tilbagebetalingstiden vurderes reduceret til de tidligere forudsatte 40 år.

I kølvandet på drøftelserne mellem Transportministeriet og Finansministeriet er det besluttet at fremsætte forslag om, at transportministeren etablerer den selvstændige offentlige virksomhed, Fjordforbindelsen Frederikssund, der får til opgave at optage lån til finansiering og etablering af den nye fjordforbindelse. Fjordforbindelsen Frederikssund får derudover til opgave at opkræve betaling for passage af forbindelsen. Fjordforbindelsen Frederikssund vil blive ledet af en bestyrelse, der skal varetage den overordnede og strategiske ledelse. Vejdirektoratet vil være forretningsfører og således forestå den daglige administration samt forelægge årsregnskab for bestyrelsen. Det foreslås, at Fjordforbindelsen Frederikssund opløses, når gælden til finansiering af forbindelsen, betalingsanlæg samt tilkørselsveje er tilbagebetalt. Der er som nævnt forudsat en samlet tilbagebetalingstid på 40 år.

2.1 VVM-undersøgelse og høring

Som led i udmøntningen af aftalen fra oktober 2006 mellem regeringspartierne (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om, at der skulle udarbejdes et beslutningsgrundlag for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, har Vejdirektoratet i perioden 2007-2010 gennemført en VVM-undersøgelse ("vurdering af virkninger på miljøet") for en ny fjordforbindelse ved Frederikssund.

VVM-undersøgelsen er fulgt af et teknikerudvalg med deltagelse af Frederikssund Kommune, Kystdirektoratet, Region Hovedstaden og By- og Landskabsstyrelsen (nu Naturstyrelsen) deltog som observatør i udvalget.

Resultatet af den gennemførte VVM-undersøgelse er beskrevet i Vejdirektoratets VVM-redegørelse. Der er i VVM-redegørelsen undersøgt 6 forslag og en række alternative løsningsmuligheder til en ny fjordforbindelse.

VVM-redegørelsen omfatter følgende 4 rapporter:

- Rapport 351: Sammenfattende rapport
- Rapport 352: Landskabsvurdering og arkitektonisk koncept
- Rapport 353: Miljøvurdering
- Rapport 354: Arealanvendelsesanalyse

Der er derudover udgivet et hæfte med en kortfattet beskrivelse af forslagene i VVM-redegørelsen. I hæftet er indlagt en CD-rom, der indeholder ovennævnte 4 rapporter.

VVM-redegørelsen har været fremlagt i en offentlig høring fra den 6. april til den 25. juni 2010. Rapporterne har kunnet downloades på Vejdirektoratets hjemmeside. De har også været fremlagt til afhentning på rådhuset og på bibliotekerne i Frederikssund Kommune, ligesom borgerne gratis har kunnet rekvirere rapporterne hos Schultz Distribution.

Rapporterne er sendt til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger m.v. Husstande i det nordlige og det sydlige undersøgelsesområde har modtaget et orienteringsbrev, et

eksemplar af hæftet med en sammenfattende beskrivelse af forslagene til en ny fjordforbindelse, samt CD-rom med de ovennævnte rapporter.

VVM-redegørelsen blev sendt til Transportministeriet den 29. april 2010 med henblik på Transportministeriets fremsendelse til Folketingets Trafikudvalg.

Der har i høringsperioden været afholdt et borgermøde i Frederikssund den 17. maj 2010.

Der er i høringsperioden modtaget 109 høringssvar, heraf 11 fra offentlige myndigheder og 22 fra interesseorganisationer og virksomheder. De resterende høringssvar er fra borgere og grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.). Blandt høringssvarene fra borgere er der høringssvar med underskrifter. Høringssvarene fra borgerne (grundejerforeninger, underskriftslistes og husstande) omfatter således flere tusinde borgere omkring de nordlige og de sydlige linjer.

Vejdirektoratet har efter den offentlige høring af VVM-redegørelsen udarbejdet et høringsnotat, dateret november 2010, med en oversigt over de modtagne høringssvar, et resumé af høringssvarene og Vejdirektoratets bemærkninger i tilknytning hertil. Høringsnotatet indeholder desuden en oversigt over modtagere af VVM-redegørelsen samt et referat af borgermødet i Frederikssund den 17. maj 2010. Høringsnotatet kan læses på Vejdirektoratets hjemmeside.

De høringssvar, der er modtaget fra borgere og fra grupper af borgere (grundejerforeninger m.v.), har for størstedelens vedkommende principielt de samme budskaber og argumenter:

- Borgere, der bor omkring J. F. Willumsens Vej, er modstandere af en nordlig løsning og foreslår i stedet en sydlig forbindelse over fjorden.
- Borgere, der bor på Tørslev Hage og i Sydbyen i Frederikssund, er modstandere af en sydlig forbindelse og foreslår i stedet en nordlig forbindelse over fjorden.

Derudover er der modtaget en del høringssvar med forslag til ændringer af de i VVM-redegørelsen præsenterede løsninger, eller helt andre forslag.

Transportministeriet har på baggrund af lokale ønsker efterfølgende afholdt borgermøde i Frederikssund den 7. april 2011, hvor Vejdirektoratet efterfølgende blev anmodet om inden for rammerne af VVM-undersøgelsen og anlægsoverslaget for en sydlig højbro at undersøge:

1. om der kan findes en anden tilslutning til fjordforbindelsen end Marbækvej på Frederikssundsiden,
2. om vejen frem til fjordforbindelsen på Frederikssundsiden kan rykkes længere væk fra Sydbyen, og
3. hvilke ændringer, der kan gennemføres for at reducere generne for borgerne ved en ny fjordforbindelse (hele strækningen fra Skibbyvej til Frederikssundsvej), herunder at undlade at anlægge Ny Landerslevvej helt op til Landerslevvej, men kun til rute 53.

Ad. 1) For så vidt angår pkt. 1 har Vejdirektoratet vurderet, at et fuldt tilslutningsanlæg, som beskrevet i VVM-redegørelsen, vil give den bedste trafikafvikling. Frederikssund Kommune har i brev af 16. september 2011 tilkendegivet, at kommunen tilslutter sig etablering af et fuldt tilslutningsanlæg ved Marbækvej.

Ad. 2) For så vidt angår de støjmæssige konsekvenser af at rykke linjeføringen længere mod syd ved Frederikssund og Sydbyen, har Vejdirektoratet vurderet, at en forlægning af linjeføringen på Marbækssiden ca. 75 m længere mod syd skønnes at medføre en reduktion af støjen i Sydbyen på ca. 0,5 dB, hvilket ikke kan betegnes som nogen mærkbar ændring i støjniveauet. Af VVM-redegørelsen fremgår det, at støjbidraget fra en ny fjordforbindelse ved Sydbyen ikke vil overstige 53 dB, hvilket er væsentligt under Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB for acceptabel støj i boligområder. Linjeføringen er beliggende ca. 180 m syd for den sydlige afgrænsning af byudviklingsområdet til Sydbyen. Ud for Sydbyen er der forudsat 3 m høje støjafskærmninger langs nordsiden af motortrafikvejen og langs nordsiden af det nordlige rampeanlæg til Marbækvej.

Der vurderes ikke at være grundlag for af støjmæssige hensyn at forlægge motortrafikvejen ca. 75 m

mod syd. Af hensyn til vejanlæggets udformning kan der i forbindelse med detailprojekteringen vise sig behov for at rykke linjeføringen længere mod syd.

Ad. 3) Frederikssund Kommune ønsker, at Ny Landerslevvej kun etableres til Lyngstrupvej/Rute 53 og ikke helt op til Landerslevvej som beskrevet i VVM-redegørelsen. Frederikssund Kommunes ændringsforslag om afkortelse af Ny Landerslevvej medfører ikke væsentlige ændringer i trafikafviklingen. Vejdirektoratet kan derfor tilslutte sig Frederikssund Kommunes ønske om, at etablere Ny Landerslevvej mellem den nye motortrafikvej og Lyngstrupvej/ rute 53. Lukningen af Landerslevvej bortfalder ligeledes.

Vejdirektoratet har, efter den politiske beslutning om brugerbetaling ved passage af den nye fjordforbindelse, foretaget en vurdering af konsekvenserne af etablering af betalingsanlæg og de afledte konsekvenser af brugerbetaling. Det er Vejdirektoratets vurdering, at etablering af betalingsanlæg og indførelse af brugerbetaling ikke har væsentlige konsekvenser i forhold til de i VVM-redegørelsen beskrevne konsekvenser, og at etablering af betalingsanlæg og indførelse af brugerbetaling derfor ligger inden for rammerne af den gennemførte VVM-undersøgelse.

Vurdering af konsekvenserne af etablering af betalingsanlæg, brugerbetaling og alternativ tilslutning til Frederikssundsvej er beskrevet i notat af 21. maj 2014, der var vedlagt høringsudgaven af lovforslaget.

Vejdirektoratet har desuden skitseret en alternativ løsning for tilslutning af fjordforbindelsen til Frederikssundsvej, da Frederikssundsmotorvejen ikke er anlagt som forudsat i VVM-redegørelsen. Der er foretaget en vurdering af de trafikale, økonomiske og miljømæssige konsekvenser for tilslutningen, og det er vurderet, at forslaget til en alternativ tilslutning til Frederikssundsvej ikke har væsentlige konsekvenser i forhold til de i VVM-redegørelsen beskrevne konsekvenser, og at tilslutningen derfor ligger inden for rammerne af den gennemførte VVM-undersøgelser.

3. Etablering og organisering af den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund

Transportministeren bemyndiges til at etablere og organisere den selvstændige offentlige virksomhed, Fjordforbindelsen Frederikssund, der får til opgave at etablere den nye fjordforbindelse og i den forbindelse optage lån til finansiering og etablering heraf. Fjordforbindelsen Frederikssund får derudover til opgave at opkræve betaling for passage af forbindelsen og i den forbindelse etablere, drive og vedligeholde et betalingsanlæg. Betalingen opkræves med henblik på at tilbagebetale lånet, og betalingen fastsættes ud fra en forudsætning om en tilbagebetalingstid på 40 år.

Fjordforbindelsen Frederikssund skal ledes af en bestyrelse, der varetager den overordnede og strategiske ledelse. Fjordforbindelsen Frederikssund vil blive opløst, når gælden til finansiering af forbindelsen, betalingsanlæg samt tilkørselsveje er tilbagebetalt.

3.1 Vejdirektoratet som forretningsfører

Vejdirektoratet bistår Fjordforbindelsen Frederikssund som forretningsfører og skal i den egenskab forestå den daglige administration, ligesom Vejdirektoratet skal forelægge årsregnskab for Fjordforbindelsen Frederikssunds bestyrelse. Bestyrelsen fastsætter derudover ved instruks det nærmere indhold af forretningsførerens opgaver. Vejdirektoratet udarbejder som forretningsfører materiale om udbud og indgåelse af kontrakt i forbindelse med anlæg af den nye fjordforbindelse.

Vejdirektoratet er som forretningsfører erstatningsansvarlig i henhold til dansk rets almindelige regler.

3.2 Finansiering, herunder låneoptagelse, garantier m.v.

Med aftalen om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." af 21. marts 2013 blev det af forligskredsen bag "En grøn transportpolitik" besluttet, at en ny forbindelse over Roskilde Fjord finansieres dels ved brugerbetaling, dels ved et statsligt bidrag inden for en ramme på 425 mio. kr. De foreløbige beregninger fra foråret 2013 viste, at den nye forbindelse hermed ville kunne være tilbagebetalt på 40 år.

Transportministeriets og Finansministeriets fælles konsolidering af de tidligere beregningsforudsætninger mv. (renteniveau, driftsudgifter mv.) har vist, at tilbagebetalingstiden for en ny forbindelse vil være

oppe på 48 år, hvis der alene indskydes 425 mio. kr. i 2013-prisniveau, hvilket svarer til 431,2 mio. kr. i 2014-prisniveau.

Derfor er forligspartierne bag Aftalen om en grøn transportpolitik sidenhen blevet enige om at øge det statslige bidrag med 228,3 mio. kr. til i alt 659,5 mio. kr. (2014-prisniveau).

Forhøjelsen af det statslige bidrag skyldes en mere forsigtig renteforudsætning. Herved reduceres risikoen i projektet. Det højere statslige bidrag ændrer ikke på den samfundsøkonomiske nettogevinst ved projektet. Det yderligere indskud foreslås tilvejebragt af ledige midler i Infrastrukturfonden. Hermed sikres projektets robusthed, idet Transportministeriet vurderer tilbagebetalingstiden reduceret til de tidligere forudsatte 40 år.

Den resterende del af det samlede anlægsbudget finansieres i første omgang ved, at Fjordforbindelsen Frederikssund optager et lån, der efterfølgende tilbagebetales løbende på baggrund af brugerbetalingen. Fjordforbindelsen Frederikssund forestår således finansiering af den nye forbindelse og har samtidig ansvaret for at udbyde opgaven med at opkræve brugerbetalingen. Fjordforbindelsen Frederikssunds ansvar er således, at betalingen opkræves, og at betalingen går til afvikling af den gæld, der stiftes til dækning af den del af anlægssummen, der ikke dækkes af det direkte statslige indskud, jf. ovenfor.

Fjordforbindelsen Frederikssund kan indgå aftale om varetagelse af den praktiske opgave med at optage og afdrage lånet samt de aktiviteter, der er forbundet hermed. Det er hensigten at Sund og Bælt Holding A/S skal varetage denne opgave. Lånet optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige vilkår. Finansministeren bemyndiges desuden til at dække Fjordforbindelsen Frederikssunds finansieringsbehov gennem statslån i det omfang, det anses for hensigtsmæssigt. Sådanne lån må dog ikke udbydes på bedre vilkår end dem, som staten selv kan opnå som lånetager. Den danske stat vil endelig garantere for Fjordforbindelsen Frederikssunds øvrige økonomiske forpligtelser, uden særlig tilkendegivelse i de enkelte tilfælde. Der henvises til forslagets § 14.

3.3 Betaling for passage af en ny fjordforbindelse

Der opkræves betaling for passage af den nye fjordforbindelse ved Frederikssund, jf. ovenfor. Betalingsopkrævningen baseres på de gældende EU-regler om interoperabilitet mellem elektroniske bompenge-systemer i fællesskabet, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF (EETS-direktivet), og organiseres dels med en operatør og dels med en udsteder af udstyr til registrering af passage, jf. nedenfor.

Operatøren varetager etablering og drift af betalingsinfrastrukturen, der omfatter:

- etablering, drift og vedligeholdelse af udstyr til betalingsopkrævning og tilhørende IT-systemer,
- information om takster over for kunderne,
- aflæsning af betalingsenhed eller nummerplade,
- håndhævelse af opkrævning og
- indgåelse af kontrakter med udstedere af betalingsenheder til automatisk betalingsopkrævning (f. eks. en BroBizz).

Betalingsopkrævningen udbydes til en operatør, der etablerer og driver betalingsanlæg og tilhørende IT-system, samt indgår subkontrakter med en eller flere udstedere af køretøjsudstyr til registrering af passage i henhold til gældende EU-regler.

Udstederne administrerer aftaleforholdet til kunden, hvilket indebærer:

- indgåelse af kundeaftale om abonnement,
- levering af betalingsenhed til elektronisk betalingsopkrævning,
- fakturaudstedelse og
- kontrol af betaling

Udstederne indgår aftaler med operatøren om at kunne anvende betalingsenheden som betalingsmiddel ved anlægget. Udstederen modtager en udstedergodtgørelse for dette. Udstederen varetager således store

dele af kunderelationen og sørger for administration og betalingsformidling. Opgaven som udsteder forudsættes varetaget af en ekstern aktør.

3.3.1. Takster for passage

Taksten for passage af den nye fjordforbindelse fastsættes af Fjordforbindelsen Frederikssunds bestyrelse, Niveauet for taksterne tager udgangspunkt i det af Sund & Bælt Holding A/S udarbejdede grundlag for beslutningen om delvist at finansiere en ny fjordforbindelse ved brugerbetaling, således under klar forudsætning af en tilbagebetalingsperiode af det optagede lån på 40 år.

I Sund & Bælt Holding A/S' analyse er taksterne fastsat på det niveau, hvor det samlede antal fjordkrydsende trafikanter ikke er lavere, end det ville have været i åbningsåret uden en ny fjordforbindelse. Dette svarer til et takstniveau på 14 kr. for personbiler og 41 kr. for lastbiler i 2013-prisniveau. Taksterne for passage vil som udgangspunkt blive fastsat i dette niveau, prisreguleret til det gældende åbningsår for fjordforbindelsen.

Ændringer af takster for passage af en ny fjordforbindelse vil administrativt kunne ændres af Fjordforbindelsen Frederikssunds bestyrelse. Ændringer kan ske som følge af prisudvikling, men de kan også følge af ønske om rabatordninger til lokale eller højfrekvente brugere mv. Det er dog en forudsætning for fastsættelse af rabatordninger m.m., at provenuet for Fjordforbindelsen Frederikssund ikke ændres i negativ retning, således at den forudsatte tilbagebetalingstid på 40 år ikke forlænges.

Ændringer af takstgrundlaget kan ikke være af en karakter eller af et omfang, der ændrer væsentligt på indtægtsgrundlaget for en ny fjordforbindelse. Ved ændringer af takstniveauet, der ligger ud over ændringer som følge af prisudviklingen, vil Fjordforbindelsen Frederikssunds bestyrelse skulle godtgøre over for transportministeren, at dette ikke er tilfældet.

Fjordforbindelsen Frederikssund eller den, som Fjordforbindelsen Frederikssund udliciterer opgaven til, står for at meddele offentligheden om takstændringer.

4. Beskrivelse af anlægsprojektet

På baggrund af en samlet vurdering af de gennemførte undersøgelser og den offentlige høring samt den politiske aftale af oktober 2006 på trafikområdet foreslås, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en 8,6 km lang hovedlandevej (4-sporet motortrafikvej) mellem Frederikssundsvej og Skibbyvej i Hornsherred, heraf på en højbro over Roskilde Fjord mellem Marbækvej og Tørslev Hage og ca. 0,9 km delvis nedgravet igennem sommerhusbebyggelsen på Tørslev Hage.

Grundlaget for lovforslaget er det hovedforslag, som Vejdirektoratet har beskrevet i VVM-redegørelsen (forslag S1). Ny Landerslevvej etableres mellem den nye motortrafikvej og rute 53.

Endelig foreslås en bemyndigelse til transportministeren til i særlige tilfælde efter anmodning fra den enkelte ejer at fremrykke ekspropriation af ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet.

4.1 Vejanlæggets funktion og kvalitet

Der anlægges en ny ca. 8,6 km lang 4-sporet motortrafikvej mellem Frederikssundsvej/den planlagte Frederikssundmotorvej og Skibbyvej i Hornsherred, og indpasses i det omgivende miljø og landskab.

Den nye vej består af ca. 1,6 km motortrafikvej i åbent terræn mellem Frederikssundsvej/Frederikssundmotorvejen og Marbækvej, ca. 1,9 km vej på en højbro mellem Marbækvej og Tørslev Hage, inkl. dæmninger på begge sider af broen, ca. 0,9 km delvis nedgravet vej igennem sommerhusbebyggelsen på Tørslev Hage, ca. 4,2 km vej i åbent terræn mellem Tørslev Hage og tilslutningen til Skibbyvej via en ny rundkørsel syd for Lyngerup. Der etableres en ny lokal vej mellem motortrafikvejen og Lyngerupvej/rute 53, som i VVM-redegørelsen benævnes Ny Landerslevvej.

På hele motortrafikvej-strækningen forventes der, at kunne fastsættes en tilladt hastighed på 90 km/t, idet en endelig stillingtagen hertil skal ske i samarbejde med Politiet.

Der udlægges en støjreducerende asfaltbelægning på hele motortrafikvejsstrækningen.

Processen, der løber fra projekteringen og arealerhvervelsen via udbud i licitation til det egentlige anlægsarbejde, gennemføres sådan, at projektets forløb dokumenteres og efterfølgende evalueres. Under og efter anlægsperioden evalueres anlæggets effekt på trafikafvikling, sikkerhed og miljø.

4.2 Linjeføring og tværprofil

Projektet omfatter anlæg af en ny ca. 8,6 km lang 4-sporet motortrafikvej mellem den planlagte Frederikssundmotorvej og Skibbyvej i Hornsherred. Vejen klassificeres som statsvej.

4.2.1 Strækningen mellem Frederikssundsvej/Frederikssundmotorvejen og Marbækvej

I VVM-redegørelsen er det forudsat, at motortrafikvejen mod øst sluttet til den planlagte Frederikssundmotorvej i tilslutningsanlægget Frederikssund Syd. Da der ikke er truffet politisk beslutning om finansieringen af Frederikssundmotorvejens 3. etape, vil der i detailprojekteringen blive skitseret en løsning hvor motortrafikvejen sluttet til Frederikssundsvej. Tilslutningen forberedes til en evt. senere udbygning af Frederikssundmotorvejen. Den endelige udformning af tilslutningen til Frederikssundsvej fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

Fra tilslutningsanlægget forløber motortrafikvejen mod vest frem til Marbækvej. På denne strækning anlægges motortrafikvejen med et 26 m bredt tværprofil, bestående af en midterrabat, 2 kørespor i hver vejside samt kantbaner og yderrabat.

Ved Marbækvej, der føres under motortrafikvejen, etableres et fuldt tilslutningsanlæg. Via Marbækvej er der forbindelse til Frederikssund bymidte.

4.2.2 Strækningen på højbro mellem Marbækvej og Tørslev Hage

Motortrafikvejen føres over Marbækvej og videre på en dæmning frem til højbroen. Broen placeres således, at der er passagemulighed under broen langs fjorden.

Højbroen har en samlet længde på ca. 1.360 m (målt mellem endevæderlagene).

Broens højde er bestemt af, at der over sejlbunden skal være en fri gennemsejlingshøjde på minimum 22 m i forhold til højeste astronomiske tidevand (HAT), der vil blive brugt som grundlag for dimensionering af frihøjden under højbroen.

I gennemsejlingsfaget er der en fri gennemsejlingsbredde på minimum 50 m.

Motortrafikvejens tværprofil på højbroen er 18,6 m bredt mellem autoværnene på indersiden af bro-rækværkerne. Tværprofilet omfatter en midterrabat samt 2 kørespor i hver retning samt kantbane og yderrabat. Herved får tværprofilet en samlet bredde på ca. 20 m.

Der etableres de for sejlladsen nødvendige afmærkninger og ledeværker m.v. i broens gennemsejlingsfag.

4.2.3 Strækningen gennem Tørslev Hage-området

Motortrafikvejen føres igennem et sommerhusområde i den korridor, som Frederiksborg Amt i 1960'erne udlagde til en eventuel fjordforbindelse.

Motortrafikvejen, der forløber lige nord for Gammel Færggårdsvej igennem sommerhusområdet, er på denne strækning beliggende 0-3 m under terræn. For at begrænse arealbehovet anlægges motortrafikvejen mellem spunsvægge, hvorpå der monteres støjskærme.

På strækningen igennem Tørslev Hage-bebyggelsen anlægges motortrafikvejen med et 21,7 m bredt tværprofil, bestående af midterrabat, 2 kørespor i hver retning samt kantbane og yderrabat.

4.2.4 Strækningen mellem Tørslev Hage og den vestlige afslutning på Skibbyvej

Vest for Tørslev Hage-bebyggelsen forløber motortrafikvejen i afgravning 3-6 m under terræn frem til efter Tørslevvej, der føres over motortrafikvejen.

Motortrafikvejen anlægges med samme tværprofil som for strækningen mellem Frederikssundsvej og Marbækvej.

Motortrafikvejen forløber vest for Tørslevvej mod sydvest frem til Ny Landerslevvej.

Ved Ny Landerslevvej, der føres under motortrafikvejen, etableres et fuldt tilslutningsanlæg.

Motortrafikvejen fortsætter herefter mod sydvest frem til Skibbyvej, hvor Østergaardsvej og Onsvedvej tilsluttes. Den endelige udformning af tilslutningen fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

4.2.5 Ny Landerslevvej

Der etableres en ny lokal vej øst om Lyngerup fra Lyngerupvej/rute 53 til tilslutningsanlægget ved motortrafikvejen øst for Lyngerup. Den nye vejstrækning benævnes i VVM-redegørelsen Ny Landerslevvej.

Ny Landerslevvej anlægges som en 2-sporet vej. Ny Landerslevvej klassificeres som statsvej.

4.3 Tilslutningsanlæg

Der etableres 4 nye tilslutningsanlæg på motortrafikvejen.

Mod øst sluttes motortrafikvejen til Frederikssundsvej. Herfra er der forbindelse til København, Frederiksværk, Slangstrup og den østlige del af Frederikssund.

Der etableres et fuldt tilslutningsanlæg ved Marbækvej, der føres under motortrafikvejen.

Ved Ny Landerslevvej, der føres under motortrafikvejen, etableres et fuldt tilslutningsanlæg. Herfra er der forbindelse til Lyngerup, Landerslev, Gerlev, Tørslev og den vestlige del af Frederikssund samt til Jægerspris og Kulhuse.

I den vestlige ende tilsluttes motorvejen til Skibbyvej, hvor også Østergaardsvej og Onsvedvej tilsluttes. De tre veje forlægges evt. ved tilslutningen. Den endelige udformning af tilslutningen fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

4.4 Sideanlæg

Ved tilslutningsanlægget ved Ny Landerslevvej etableres en samkørselsplads. Pladsens størrelse og udformning fastlægges i den efterfølgende detailprojektering.

4.5 Lokalvejnet og stier

Der vil i forbindelse med anlægget af en ny motortrafikvej ske visse forlægninger af eksisterende lokale veje og stier. For de veje, som lukkes, vil trafikanter have adgang via andre veje. Ændringerne i det lokale vejnet er nævnt nedenfor, fra øst mod vest.

Torøgelgårdsvej afbrydes på begge sider af motortrafikvejen.

Der påregnes etableret en dobbeltrettet cykelsti ved underføringen af Marbækvej.

Kystvej lukkes ved den østlige tilslutning til Gammel Færggårdsvej.

Vest for sommerhusbebyggelsen etableres en ny vejoverføring, der forbinder den vestlige og den østlige del af Gammel Færggårdsvej.

Den vestlige del af Svanevangen forbindes med den vestlige del af Gammel Færggårdsvej via en ny vej. Kysttoften sluttes til den nye vej.

Tørslevvej føres over motortrafikvejen. Fra Tørslevvej anlægges en ny adgangsvej mod øst til ejendomme syd for motortrafikvejen, og vest for Tørslevvej lukkes Beckersvej nord for motortrafikvejen.

Ny cykelstiforbindelse (Fjordstien) forlægges. Den endelige udformning og placering fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

Ved tilslutningsanlægget til Ny Landerslevvej etableres nye adgangsveje til ejendomme syd for motortrafikvejen, og Mejerigårdsvej lukkes nord for motortrafikvejen.

Vangevej lukkes på begge sider af motortrafikvejen, og der etableres ny vendeplads syd for motortrafikvejen

Tilslutningen i projektets vestlige endepunkt kan medføre en forlægning af Skibbyvej, Onsvedvej og Østergårdsvej.

Øst for fjorden kan cyklister krydse motortrafikvejen via Marbækvej. Vest for Tørslev Hage kan cyklister krydse motortrafikvejen via broen ved Tørslevvej og via den nye vejbro ved Kysttoften. Lette trafikanter kan ikke benytte højbroen.

Fodgængere langs kysten kan passere under højbroen både øst og vest for fjorden.

I den vestlige ende af motortrafikvejen kan cyklister langs Skibbyvej krydse under den nye vejforbindelse via stitunneler under rundkørslen syd for Lyngstrup.

Den endelige fastlæggelse af ændringer i lokalvejnettet vil ske i forbindelse med detailprojekteringen og ekspropriationskommissionens behandling.

4.6 Faunapassager

Der etableres en paddepassage, med paddehegn, ca. 200 m øst for Torøgelgårdsvej.

Landlevende dyr kan passere under højbroen på begge sider af fjorden.

Der etableres en faunaoverføring, med vildthege, paddehege og ledebeplantning, for rådyr og mindre pattedyr ca. 300 m vest for Kysttoften ved Tørslev Hage.

Den nuværende rørlagte Mademose Å mellem Tagmosen og Mademosen forlægges og frilægges øst for tilslutningsanlægget til Ny Landerslevvej. Åen føres under motortrafikvejen med 1,5 m brede banketter. Der etableres paddehege.

Ved Vangevej etableres en tør faunapassage, med paddehege, med en diameter på 150 cm for mindre pattedyr i Vangevejs nuværende linjeføring.

Desuden vil der som udgangspunkt blive etableret faunarør for hver ca. 250 m på strækninger, hvor vejen ligger i terræn eller på dæmninger. Nærmere fastlæggelse af disse sker i forbindelse med detailprojekteringen.

4.7 Erstatningsnatur

Der er i Natura 2000-handleplan for Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov, Natura-2000- område 136, kortlagt en række potentielle områder for ny habitatnatur, som søges at komme til at indgå som erstatningsnatur for Natura 2000-arealer, der påvirkes. De erstatningsarealer, der udpeges, skal udvikle sig til ny habitatnatur.

Det forventes, at der indgås konkret aftale med Frederikssund Kommune om konkrete Natura 2000-erstatningsarealer.

Linjeføringen udenfor Natura 2000-området ligger i nærheden af 15 søer, tre moser, en eng samt to overdrev, der er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3. Det meste af det ene overdrev vil blive inddraget til selve vejanlægget. Der vil blive etableret erstatningsnatur for de inddragede arealer i størrelsesforholdet maksimum 2:1 (dobbelt areal i forhold til det inddragede).

Som erstatning for fredskov, der fjernes i forbindelse med etablering af vejanlægget, etableres op til det dobbelte areal med erstatningsskov.

Formålet er bl.a. at sikre, at de paddearter m.v. der lever i og omkring vandhullerne også efter etablering af motortrafikvejen kan opretholdes i levedygtige bestande. Vandhullerne skal have en størrelse, udformning og placering, som bl.a. sikrer opretholdelse af den økologiske funktionalitet for de dyrearter, som findes i området og er listet på Rådets direktiv 92/43/EØF (EU-habitatdirektivet)s bilag IV, og som EU-landene har en særlig forpligtelse til at sikre levesteder for. Placeringen af vandhullerne fastlægges ved detailprojekteringen efter nærmere aftale med kommunen og Naturstyrelsen samt de berørte grundejere.

I det omfang der skal flyttes paddeyngel/æg o.l. fra nuværende vandhuller til fremtidige erstatningsvandhuller, vil der blive søgt om tilladelse hertil, jf. bekendtgørelse nr. 330 af 19. marts 2013 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (artsfredningsbekendtgørelsen).

4.8 Støjreducerende foranstaltninger

Miljøstyrelsens vejledning nr. 4/2007 "Støj fra veje" fastsætter vejledende grænseværdier for vejstøj. Grænseværdierne anvendes i kommunernes planlægning med henblik på at forebygge fremtidige støjgener ved nye boliger og andre støjfølsomme funktioner. Der er ikke fastsat grænseværdier for vejstøj ved anlæg af nye veje, men Miljøstyrelsen finder, at der skal tages samme hensyn til støjen, når man planlægger nye veje og vejudbygninger, som når man planlægger nye boliger. Langs den nye motortrafikvej har Vejdirektoratet derfor tilstræbt at overholde Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 58 dB ved boliger samt minimere støjbelastningen af sommerhusområdet ved Tørslev Hage.

På hele motortrafikvejen udlægges støjreducerende belægning.

Øst for fjorden opsættes en 3 m høj støjskærm langs den nordlige side af motortrafikvejen på en ca. 800 m lang strækning, fra højbroens endeunderstøtning og mod øst henover Marbækvej. Der opsættes endvidere en 3 m høj støjskærm langs den nordøstlige side af den nordlige rampe til Marbækvej.

På højbroen opsættes en 2 m høj støjskærm langs begge sider af broen på en ca. 200 m lang strækning nærmest endeunderstøtningen på Tørslev Hage.

På strækningen igennem Tørslev Hage-området opsættes støjskærme oven på støttevæggene langs vejen. Støjskærmene har en højde på ca. 4 m over terræn på nabosiden, idet der samtidig foretages mindre terrænreguleringer på nabosiden.

Støjskærmen langs sydsiden af motortrafikvejen opsættes fra højbroen og gennem Tørslev Hage-bebyggelsen til ca. 160 m vest for Granbrinken, i alt ca. 840 m. Støjskærmen langs nordsiden af motortrafikvejen opsættes fra højbroen og gennem Tørslev Hage-bebyggelsen til ca. 30 m vest for Kysttoften, i alt ca. 1.020 m.

Spunsvæggene langs vejen igennem Tørslev Hage beklædes med støjabsorberende paneler.

Støjskærmenes detaljerede udformning vil blive endeligt fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen.

Der kan ydes tilskud til facadeisolering i henhold til "Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjisoleringsordning" (Vejdirektoratet, 2009) for særligt støjramte helårsboliger langs den nye motortrafikvej. Ved helårsboliger med en støjbelastning på mere end 73 dB ydes tilskud på 90 % af udgifterne, er støjniveauet mellem 68 og 73 dB ydes tilskud på 75 %, og er støjniveauet mellem 63 og 68 dB ydes tilskud på 50 %. Der er dog fastsat et maksimalt tilskudsbeløb, som pr. 4. kvartal 2012 er ca. 124.000 kr. inkl. moms (byggeomkostningsindeks 130,2).

4.9 Vejudstyr og beplantning

Motortrafikvejen udstyres med vejtafaler og kantpæle. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning. Der opsættes belysning i alle rundkørsler samt i stiunderføringerne i rundkørslen syd for Lyngerup.

Der etableres informationstavler, signaler og bomme ved højbroens landfæster, der kan benyttes ved særlige hændelser.

Betalingsanlægget bliver udformet som et free-flow system uden bomme eller andet udstyr, som sænker køretøjernes hastighed ved passage. Ved betalingsanlægget opstilles op til 3 portaler over kørebanen, samt skilte med information om takster mv. På portalerne etableres fotoudstyr til registrering af køretøjer uden køretøjsudstyr til elektronisk betaling (fx BroBizz) og registreringsanlæg til køretøjsudstyret. Den endelige udformning af antal portaler og placeringen heraf fastlægges i detailprojekteringen.

Der opsættes autoværn i midterrabatten på motortrafikvejen.

Der opsættes desuden autoværn på broens kantbjælker og i øvrigt langs vejen, hvor der er stejle skråninger, der fordrer dette, eller hvor der er faste genstande inden for en vis afstand fra kørebanen.

For at skabe bedst mulig sammenhæng mellem vejen og dens omgivelser indgår ny beplantning langs vejen, på skråninger og på dæmnings som en del af vejanlæggets udtryk.

Forslag til beplantning er illustreret i VVM-redegørelsen, rapport 352 *Landskabsmæssig vurdering og arkitektonisk koncept*.

Den endelige udformning og omfang af beplantning fastlægges i detailprojekteringen.

4.10 Vejafvanding

Der etableres kantopsamling i vejsiderne på motortrafikvejen, og alt vejvand fra kørebanearealerne på motortrafikvejen vil blive ledt i et lukket ledningssystem til regnvandsbassiner, der er forsynet med dykkede udløb og lukkemekanismer. Fra bassinerne, hvor urenheder bundfældes, løber vandet videre i kontrollerede mængder til Roskilde Fjord evt. via eksisterende vandløb.

Eventuelt spild af forurenende stoffer på vejen kan tilbageholdes med lukkemekanisme i regnvandsbassinerne, hvor stofferne kan opsamles eller bundfældes.

Der forventes etableret 4-6 nye regnvandsbassiner. Bassinernes omtrentlige placering er vurderet i VVM-undersøgelsen og vil blive endeligt fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen.

Afledningen af vejvandet til vandløb mv. kræver tilladelse, jf. miljøbeskyttelsesloven. I tilladelserne vil der blive fastlagt nærmere vilkår for afledningen. Den endelige dimensionering, udformning og placering af regnvandsbassinerne vil ske i overensstemmelse med disse vilkår.

4.11 Naboarealer

Motortrafikvejen og dens tilslutningsanlæg grænser op mod omkringliggende bebyggelser og markarealer. Ved Tørslev Hage ligger motortrafikvejen tæt ved sommerhusbebyggelserne.

Anlæg af en ny motortrafikvej medfører, at en række ledninger (vand, afløb, el, gas og tele m.v.) skal omlægges.

Byggelinjerne pålægges i henhold til Lov om offentlige veje, kapitel 4. Det bemærkes, at vejloven er under en gennemgribende revision. Hjemmel til at pålægge byggelinjer findes i den til enhver tid gældende bestemmelse herom i vejloven.

For at gennemføre anlægsarbejderne er det nødvendigt at disponere over arbejdsarealer. Disse reetableres og afleveres efter endt brug tilbage til ejerne.

4.12 Plan- og beskyttelsesforhold

Etablering af en ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund vil medføre konflikter med en række planer og anden regulering efter gældende lovgivning.

Fjordforbindelsen krydser Natura 2000-område nr. 136 "Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov", der indgår i et netværk af Natura 2000-områder i EU. Disse områder er udpeget for at beskytte naturtyper og arter, som er opført på bilag til EF's fuglebeskyttelses- og habitatdirektiver. Et Natura 2000-område kan bestå af et eller flere habitat- og fuglebeskyttelsesområder med hver sit udpegningsgrundlag.

Arealer omkring Gammel Færgegaard og sydsiden af Tørslev Hage er belagt med en servitut af 16. februar 1963. Der er tale om en privatretlig servitut med tinglysning af vilkår om friholdelse af arealer til gengæld for en dispensation eller tilladelse – formentlig dispensation fra strandbeskyttelseslinjen eller de dagældende byplanbestemmelser.

Servituten bortfalder, jf. statsekspropriationsloven, inden for det areal, som eksproprieres til vejanlæg.

Fredningen af Lille Rørbæk har til formål at bevare og forbedre de betydelige landskabelige, natur- og

kulturhistoriske værdier, der knytter sig til området, samt at sikre offentlighedens ret til færdsel og ophold i området.

Det fremgår videre af fredningens bestemmelser, at der kun kan anlægges nye veje og stier inden for det fredede areal efter fredningsnævnets godkendelse. Da anlæg af vej således ikke strider mod fredningens formål, kan fredningsnævnet meddele dispensation fra fredningens bestemmelser efter en konkret ansøgning herom fra Vejdirektoratet.

De fleste øer og holme i Roskilde Fjord er omfattet af en fredning. Fredningen skal bevare fjordlandskabet, der er det eneste i hovedstadsområdet. Fjorden byder på føde for et stort antal fugle, både i og uden for yngletiden. Desuden har fjorden stor rekreativ betydning og rummer naturvidenskabelige interesser.

Når fjordforbindelsen er etableret, er der ingen påvirkning af den beskyttede natur eller de værdier, der danner grundlag for fredningen af Lille Rørbæk. Desuden er der ingen konflikter i forhold til Roskilde Fjord fredningen, idet der ikke er nogen fysisk påvirkning af det stedlige miljø på øerne.

Anlægget påvirker de beskyttede fortidsminder Gadehøj og Stendyssegård, idet linjeføringerne overskrider 100 m beskyttelseslinjen. Der skal derfor søges om dispensation hos Frederikssund Kommune efter naturbeskyttelsesloven.

Anlægget inddrager beskyttede diger syd for Tørslev. Digerne indgår i den kulturelle udpegning af landsbyen. Frederikssund Kommune skal meddele dispensation efter museumsloven til en ændring af digerne.

Projektet ligger i et område, som overvejende er udpeget som område med særlige drikkevandsinteresser og af landskabelig værdi.

Projektet berører områder omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, fx. Mademose Å og strandeng. Mademose Å frilægges og forlægges til øst for tilslutningsanlægget til Ny Landerslevvej.

Naturstyrelsen har meddelt principgodkendelse efter naturbeskyttelseslovens § 20.

Frederikssund Kommune har i høringssvar meddelt, at Frederikssund Kommune inden for dens myndighedsområde er indstillet på, såfremt det ikke er i modstrid med nationale planer eller direktiver, at meddele de nødvendige tilladelser og dispensationer på vilkår, som udover de, der er stillet i kommunens høringsbrev, vil blive fastlagt når der foreligger et detailprojekt.

De konkrete tilladelser og dispensationer, der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, herunder dispensationer fra gældende lovgivning, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget, jf. dog forslaget § 3, hvorefter transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener, der måtte opstå i forbindelse med gennemførelse af anlægsprojektet.

4.13 Fremrykket ekspropriation og adgang til arkæologiske forundersøgelser

De ordinære ekspropriationer til vejanlæg af denne type kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægslov, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detailprojekt, og ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Allerede på planlægningsstadiet og inden den endelige vejtracé fastlægges, kan der forekomme tilfælde, hvor planlægningen har fået en sådan afklaring, at det får karakter af en bindende anticeret arealanvendelse. Det vil navnlig være tilfældet, hvor der foreligger en endelig VVM-vurdering af det pågældende areal/tracé.

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

Et andet eksempel kan være, at fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser for anlægsmyndigheden, eksempelvis som følge af, at en grundejer vil foretage ændringer af sin ejendom, der vil fordyre en senere ekspropriation væsentligt.

Der er på den baggrund i forslaget indsat en hjemmel til, at ekspropriation kan ske før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

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

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

Arkæologiske forundersøgelser gennemføres af de lokale statsanerkendte museer efter bemyndigelse fra Kulturstyrelsen og kan bestå i, at der trækkes et antal søgegrøfter på det berørte areal. Søgegrøfterne graves med en gravemaskine og lægges som regel med ca. 15 m mellemrum. Søgegrøfterne varierer fra 2-3 m i bredden, og dybden er afhængig af muldlagets tykkelse. Der kan typisk afdækkes ca. 10.000 m² pr. dag. Forundersøgelser i kulturlag i byerne forløber anderledes, idet disse oftest vil ske i form af analyse af boreprøver, søgegrøfter og/eller udgravning af mindre felter, der kan belyse eventuelle kulturlag. Hvis man efter de arkæologiske forundersøgelser eller anlægsmyndighedens detailundersøgelser støder på væsentlige fortidsminder, er konsekvensen, at der skal tages stilling til spørgsmålet om egentlige arkæologiske undersøgelser. Fastlæggelsen af behovet for arkæologiske forundersøgelser vil foregå i samarbejde med Kulturstyrelsen (de lokale, statsanerkendte museer) efter museumslovens bestemmelser.

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

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

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

De arkæologiske forundersøgelser vil søges foretaget, så de er til mindst mulig gene for de berørte grundejere. Da de arkæologiske forundersøgelser i visse tilfælde har karakter af ekspropriation, skabes der med bestemmelsen hjemmel til at foretage ekspropriation i overensstemmelse med grundlovens § 73, hvorefter ejendomsretten er ukrænkelig, og ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom uden, hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

4.14 Forurening og gener i forbindelse med anlægsarbejdet og supplerende VVM-vurdering

Det er som udgangspunkt Frederikssund Kommune, der efter miljøbeskyttelsesloven har kompetencen til at sikre overholdelse af de gældende grænseværdier for støj. Således kan kommunen fastsætte binden-

de støjkrav i form af f.eks. krav, påbud eller forbud i forbindelse med anlægsarbejdet med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 og §§ 68 og 69. Det bemærkes hertil, at Frederikssund Kommune i henhold til § 20 i bekendtgørelse om miljøregulering af visse aktiviteter har vedtaget forskrift for støj og vibrationer, der bl.a. indeholder støjgrænseværdier for midlertidige aktiviteter, herunder bygge- og anlægsaktiviteter.

Efter forslaget bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af den nye fjordforbindelse med tilslutningsveje. Anvendelsesområdet er begrænset til de situationer, hvor det kan godtgøres, at håndtering af miljøforholdene efter den gældende miljøretlige regulering vil medføre en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget i forhold til de forudsætninger for anlæg og tidsplan mv., der er lagt til grund for dette lovforslag.

Anlægsprojektet er derudover omfattet af reglerne om vurdering af virkningerne for 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, herefter "VVM-direktivet".

VVM-direktivet er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder i planloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013 om planlægning med senere ændringer, og VVM-bekendtgørelsen, som er udstedt i medfør af bl.a. planloven. Disse regler er på nogen områder fraveget i dette lovforslag. Således indebærer lovforslaget, at planloven og VVM-bekendtgørelsens bestemmelser om kompetence i spørgsmål om VVM-reglerne og planlovens regler om Natur- og Miljøklagenævnets kompetence til at behandle klager over VVM-spørgsmål ikke finder anvendelse for afgørelser truffet efter dette lovforslag, idet denne lov henlægger kompetencen som godkendelsesmyndighed vedrørende VVM-spørgsmål til transportministeren uden klageadgang til nævnet. Desuden indeholder lovforslaget fravigelser af planlovens almindelige regler om VVM-processen og godkendelsen af anlægget. Derimod er VVM-bekendtgørelsens regler om krav til indholdet af en VVM-redegørelse ikke fraveget med dette lovforslag.

Der henvises til bemærkningerne til §§ 3 og 4.

5. Alternativer

Der er i VVM-undersøgelsens indledende fase gennemført vurderinger af et stort antal linjeføringsforslag (ca. 50) såvel ved den eksisterende broforbindelse som en sydligere placeret fjordforbindelse. Som resultat af de indledende undersøgelser blev 6 linjeføringsforslag udvalgt til detaljerede konsekvensvurderinger i VVM-redegørelsen:

- 2 forslag ved den eksisterende Kronprins Frederiks Bro; en ny forbindelse syd for Kronprins Frederiks Bro og en udbygning af den eksisterende bro
- 4 forslag til en ny fjordforbindelse syd for Frederikssund; en ny forbindelse på højbro, en ny forbindelse i kort tunnel, en ny forbindelse i lang tunnel og en ny forbindelse i boret tunnel

Herudover blev følgende muligheder for udformning af ny fjordforbindelse undersøgt:

- Ingen ændringer af den nuværende fysiske forbindelse – det såkaldte 0 ("nul") alternativ.
- Mindre forbedringer af de eksisterende vej- og broforbindelser – det såkaldte 0+ ("nulplus") alternativ.
- Forbedring af den kollektive trafik med forbedret S-togs betjening og flere busafgange.

5.1 Vurdering af alternativer i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3 og 4

Rådets direktiv (92/43/EF) af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) har overordnet til formål at danne grundlag for udpegning og beskyttelse af et sammenhængende europæisk, økologisk net af særlige bevaringsområder under betegnelsen "Natura 2000".

Habitatdirektivets beskyttelsesbestemmelser omfatter samtidig også de fuglebeskyttelsesområder, der er udpeget af hensyn til fuglebeskyttelse efter Rådets direktiv af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde

fugle (79/409/EF) med senere ændringer, jf. den konsoliderede udgave af direktivet af 30. november 2009 (2009/147).

I medfør af direktiverne er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder, herunder Natura 2000-område nr. 136 "Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov", som omfatter habitatområderne H120 og H199 samt fuglebeskyttelsesområderne F105 og F107. Udpegningsgrundlaget, dvs. de arter og naturtyper området er udpeget for, fremgår af Naturstyrelsens Natura 2000-plan 2009-2015 for Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov.

Påvirkninger af arter og naturtyper i udpegningsgrundlaget er beskrevet i VVM-redegørelsen.

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området ("konsekvensvurdering"), såfremt projektet efter en foreløbig vurdering rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Efter fravigelsesbestemmelsen i artikel 6, stk. 4, kan et projekt, der kan skade et Natura 2000-område, alligevel gennemføres, såfremt (1) der foreligger bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, herunder af social eller økonomisk art, (2) der ikke findes en alternativ løsning med ingen eller samlet set mindre skade, og (3) der træffes alle nødvendige kompensationsforanstaltninger, som opvejer den skade, der måtte ske på Natura 2000-netværket. EU-Kommissionen skal i så fald orienteres om fravigelsen.

Såfremt projektet kan skade såkaldt prioriterede arter og naturtyper (særligt sjældne eller specielle), skal der, før der træffes afgørelse om projektet, indhentes en udtalelse fra EU-Kommissionen, medmindre projektet gennemføres af hensyn til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet.

Forpligtelsen til at gennemføre en habitatkonsekvensvurdering gælder også, hvor et projekt, som det er tilfældet med Fjordforbindelsen, vedtages ved anlægslov under anvendelse af VVM-direktivets undtagelsesregel for projekter, som vedtages i enkeltheder ved national særlov. Dette er fastslået ved EU-Domstolens dom af 16. februar 2012 i sag C-182/10, Marie-Noëlle Solvay. I dette tilfælde udgør vedtagelsen af anlægsloven godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6.

Der er i tilknytning til VVM-undersøgelsen for den ny fjordforbindelse udført konsekvensvurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-området. Det er bl.a. vurderet, at den nødvendige arealinddragelse og dermed ødelæggelse af strandenge og kalkoverdrev på Tørslev Hage opvejes ved udlæg af erstatningsnatur inden for Natura 2000-området, jf. afsnit 4.7 Erstatningsnatur. Denne vurdering er foretaget inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, i overensstemmelse med hidtidig dansk praksis. Efter denne praksis har der i nogle situationer for at afværge en skade i direktivets forstand inden for samme Natura 2000-område og som en integreret del af projektet kunnet udlægges erstatningsnatur, der fuldt ud inden for kort tid vil opveje tabet af de naturtyper, der ødelægges ved projektet.

Imidlertid har EU-Domstolen i en nylig afsagt dom (sag C-521/12, T. C. Briels m.fl.) for første gang taget stilling til afgrænsningen mellem artikel 6, stk. 3, og stk. 4, i forholdet til anvendelsen af sådanne afværgeforanstaltninger. I dommen af 14. maj 2014 fastslog Domstolen bl.a., at beskyttelsesforanstaltninger, der er fastsat i et projekt med henblik på at kompensere for de negative virkninger af det pågældende projekt på en Natura 2000-lokalitet, ikke kan tages i betragtning i forbindelse med den vurdering af virkningerne af det omhandlede projekt, som er foreskrevet i artikel 6, stk. 3. Domstolen fandt således, at foranstaltninger, som ikke tilsigter at undgå eller reducere projektets negative virkninger på naturtypen, men efterfølgende at kompensere for dets skadevirkning (f.eks. ved udlægning af erstatningsnatur), har karakter af kompensationsforanstaltninger som omhandlet i artikel 6, stk. 4. Der er derfor tale om en situ-

ation, som skal behandles efter direktivets fravigelsesprocedure, og derfor forudsætter, at betingelserne i artikel 6, stk. 4 er opfyldt. Dette forudsætter, at projektet må antages at varetage bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser, og at der er gennemført en konsekvensvurdering, der viser, at der ikke findes et gennemførligt alternativ, som er mindre skadeligt.

På baggrund af EU-Domstolens dom er det anset for påkrævet at vurdere, om Fjordforbindelsen kan gennemføres efter betingelserne og proceduren i habitatdirektivets artikel 6, stk. 4. Det bemærkes herved, at projektet ikke påvirker prioriterede naturtyper eller arter, hvorfor spørgsmålet ikke har skullet forelægges EU-Kommissionen til udtalelse.

Den nuværende fjordforbindelse over Roskilde Fjord med Kronprins Frederiks Bro blev anlagt i 1935 som en 2-sporet vej med klapbro. Broen indgår som en del af rute 53 på statsvejnettet.

Trafikken på Kronprins Frederiks Bro er på hverdage steget fra ca. 16.500 biler i døgnet i 1995 til ca. 20.500 biler i 2009. Den stigende trafik har igennem årene medført stadig større fremkommelighedsproblemer på fjordforbindelsen, med deraf følgende kødannelser på begge sider af fjorden. For at begrænse kødannelserne er der desuden indført restriktioner for sejladsen på Roskilde Fjord, idet broen ikke åbnes i vejtrafikkens myldretider.

Der er endvidere et væsentligt behov for at aflaste Frederikssund by for en del gennemgående trafik til gavn for bl.a. trafiksikkerheden og med mindre støj fra vejene i byen til følge.

I november 2010 indgik forligskredsen bag "En grøn transportpolitik" (bestående af Socialdemokraterne, Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) aftalen om "Bedre mobilitet". Parterne blev enige om, at det var målet, at der etableres en ny sydlig fjordforbindelse ved Frederikssund.

Projektet varetager således bydende nødvendige hensyn til væsentlige samfundsinteresser.

Vejdirektoratet har ud fra en samlet vurdering af de trafikale, vejtekniske, trafiksikkerhedsmæssige, miljømæssige og økonomiske konsekvenser anbefalet, at hovedforslaget er S1, en ny 4-sporet motortrafikvej syd om Frederikssund og ført over Roskilde Fjord på en højbro.

Der er igangsat en supplerende vurdering af de undersøgte alternativer inkl. kompensationsforanstaltninger med henblik på at vurdere, om linjeføringen S1 også inden for de i artikel 6, stk. 4, gældende rammer er det mindst skadelige. Denne proces forventes afsluttet ultimo oktober 2014.

EU-Kommissionen skal orienteres om anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen, jf. direktivets artikel 6, stk. 4, herunder om de nødvendige kompensationsforanstaltninger. Da projektet ikke berører prioriterede naturtyper eller arter, skal sagen ikke forelægges EU-Kommissionen til udtalelse.

6. Trafikale konsekvenser

Trafikafviklingen på den nuværende Kronprins Frederiks Bro er præget af daglige trængselsproblemer både i morgen- og eftermiddagsmyldretiden. Trafikken har været jævnt stigende på den eksisterende bro, med i alt ca. 21 % siden 1995. Hverdagsdøgntrafikken var i 2009 på ca. 20.500 køretøjer, jf. VVM-redegørelsen.

Efter høringen af VVM-redegørelsen har Sund & Bælt Partner A/S foretaget beregninger med brugerfinansiering på en ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund. Det er i beregningerne forudsat, at der ikke skal være brugerbetaling på den eksisterende Kronprins Frederiks Bro, samt at en 3. etape af Frederikssundsmotorvejen ikke er anlagt. Herudover er det forudsat, at lastbiler ikke kan passere ved den eksisterende Kronprins Frederiks Bro.

Derimod er der i beregningerne taget udgangspunkt i et samlet anlægsprojekt, der omfatter, at Ny Landerslevvej etableres helt op til Landerslevvej som beskrevet i VVM-redegørelsen. Det nuværende anlægsprojekt omfatter en løsning, hvor Ny Landerslevvej kun etableres til Lyngstrupvej (Rute 53). Ju-

steringen er foretaget efter ønske fra Frederikssund Kommune. Det er Vejdirektoratets vurdering, at justeringen ikke indebærer væsentlige trafikale konsekvenser.

Beregningerne viser, at såfremt der indføres en takst pr. passage på 14 kr. pr. personbil og 41 kr. pr. lastbil, vil 12.900 køretøjer i årsdøgntrafik benytte en ny fjordforbindelse, og 16.100 køretøjer vil benytte den eksisterende bro. De angivne takster er beregnet i 2013-prisniveau.

Med en takststruktur på 14/41 kr. pr. passage i forhold til et scenarie uden brugerbetaling, vil trafikken over en ny højbro reduceres med ca. 7.000 køretøjer i døgnet, og trafikken vil stige med ca. 3.000 køretøjer i døgnet på den eksisterende Kronprins Frederiks Bro.

I forhold til VVM-redegørelsens vurdering af de trafikale konsekvenser medfører dette bl.a. en mindre reduktion i trafikken på J. F. Willumsens Vej og en reduktion af trafikbelastningen på den nye motortrafikvej. Herudover vil de trafikale konsekvenser for det øvrige vejnet i området også kunne reduceres eller øges i mindre omfang i forhold til konsekvenserne som beskrevet i VVM-redegørelsen.

Omkring Frederikssund forventes trafikken at stige på alle veje, som fører til og fra den nye sydlige fjordforbindelse. Trafikken stiger bl.a. fordi der flyttes trafik mellem Københavnsområdet og Hornsherred fra ruten syd om Roskilde til den nye fjordforbindelse, og fordi det vurderes, at den nye forbindelse betyder, at der i det hele taget foretages flere ture til og fra Hornsherred.

Med en ny sydlig forbindelse vil trafikanterne få en hurtigere vejforbindelse med væsentlig større kapacitet (4 nye spor samt opretholdelse af de eksisterende 2 spor), som for de fleste trafikanter også vil medføre en kortere vej. Specielt i myldretiderne vil trafikanterne spare tid, da den eksisterende vejforbindelse gennem Frederikssund har for lille kapacitet, hvilket medfører kødannelse og forsinkelser.

Det er beregnet i VVM-redegørelsen, at trafikanterne på en ny sydlig forbindelse i gennemsnit vil spare ca. 5 minutter, mens trafikanterne på den eksisterende forbindelse vil spare ca. 2 minutter, hvilket i gennemsnit giver en tidsbesparelse på ca. 4 minutter.

Såfremt takststrukturen ændres eller den trafikale afvikling på den eksisterende bro reguleres, vil dette få betydning for de trafikale konsekvenser af projektet. Med lovforslaget bemyndiges transportministeren til at træffe nærmere bestemmelser om trafikregulering på de i bilag 1 nævnte vejstrækninger. Der henvises til bemærkningerne til forslagens § 2, stk. 2.

7. Trafiksikkerhed

De trafiksikkerhedsmæssige forhold efter åbning af en ny, sydlig fjordforbindelse er vurderet samlet for den nye motortrafikvej og vejanlæggene på den nuværende fjordforbindelse ved Kronprins Frederiks Bro, der samtidigt aflastes som følge af den nye motortrafikvej.

En sydlig forbindelse vil medføre en aflastning af J. F. Willumsens Vej, hvorved antallet af uheld på denne strækning reduceres. Samtidigt sker der også uheld på de nye veje, og den samlede biltrafik stiger.

Der er samlet beregnet en forøgelse på ca. 1,2 personskadeuheld pr. år.

8. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

8.1 Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for en ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på 4 niveauer: Fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget.

Fysikoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder.

Fysikoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og asfalt-

arbejder ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse.

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering har et eksternt rådgivningsteam for Transportministeriet gennemført en ekstern kvalitetssikring, som har omfattet en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring og samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi.

Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ingen vægtige grunde er til, at der ikke kan træffes beslutning om at gå videre med projektet på baggrund af det af Vejdirektoratet fremlagte beslutningsgrundlag. Den eksterne kvalitetssikring har dog medført justeringer af det i VVM-redegørelsen anførte anlægsoverslag med hensyn til udløb til regnvandsbassiner, etablering af erstatningsnatur, samkørselsplads og nedklassificering af rute 53. Justeringen af det samlede anlægsoverslag som følge af disse korrektioner er en øgning med 37,5 mio. kr. (prismiveau 2014 og vejindeks 186,09).

Der er på den baggrund udarbejdet et korrigeret basisoverslag på 1.564,9 mio. kr. (prismiveau 2014 og vejindeks 186,09). I overslaget indgår udgifter til etablering af vejanlægget, arealerhvervelse, projektering, tilsyn og administration, men ikke moms.

I henhold til Transportministeriets nye budgetteringsprocedurer vil der i forbindelse med anlægsprojekter som bevilges gennem finansloven, blive tillagt 10 % til basisoverslaget til Vejdirektoratets gennemførelse af projektet (ankerbudgettet). Ved indbudgetteringen på finansloven afsættes yderligere en central reserve på 20 % til Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således udgøre basisoverslaget + 30 % dvs. 2.034,2 mio. kr. i 2014-priser (vejindeks 186,09).

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
1.564,9	1.721,7	2.034,2*

**Udover det ovenfor opgjorte anlægsbudget skal Fjordforbindelsen Frederikssund afholde en udgift til etablering af betalingsanlæg på 16,4 mio. kr. (2014-priser, jf. nedenfor).*

Med aftalen om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." af 21. marts 2013 blev forligskredsen bag "En grøn transportpolitik" på baggrund af det supplerende beregningsgrundlag enige om at etablere en ny fjordforbindelse ved Frederikssund, som finansieres dels ved brugerbetaling på en ny fjordforbindelse, dels ved hjælp af et statsligt bidrag inden for en ramme på 425 mio. kr. (2013-prismiveau), der afsættes fra Infrastruktur fonden.

Transportministeriets og Finansministeriets efterfølgende fælles konsolidering af de tidligere beregningsforudsætninger mv. (renteniveau, driftsudgifter mv.) har sidenhen vist, at tilbagebetalingstiden for en ny forbindelse vil være oppe på 48 år, hvis der alene indskydes 425 mio. kr., svarende til 431,2 mio. kr. i 2014-prismiveau, fra statslig side. Derfor har forligspartierne bag Aftalen om en grøn transportpolitik ved aftale af 24. juni 2014 besluttet at øge det statslige bidrag med 228,3 mio. kr. til i alt 659,5 mio. kr. Hermed sikres projektets robusthed, idet tilbagebetalingstiden vurderes reduceret til de tidligere forudsatte 40 år.

Dette betyder, at der ikke skal bevilliges midler på finansloven udover den statslige ramme på 659,5 mio. kr. fra Infrastruktur fonden. Den resterende del af anlægsoverslaget til brug for etablering af en ny fjordforbindelse finansieres af Fjordforbindelsen Frederikssund ved låneoptag, jf. forslaget til § 14.

Udover Fjordforbindelsen Frederikssunds lån til etablering af fjordforbindelsen, har Fjordforbindelsen Frederikssund en omkostning til etablering af betalingsanlæg på den nye forbindelse.

De samlede udgifter til etablering af betalingsanlægget udgør ifølge beregninger fra Sund & Bælt Partner A/S 16,4 mio. kr. i 2014-priser (indeks 186,09) i initial investering. De samlede udgifter til betalingsanlægget skal lånefinansieres sammen med de øvrige udgifter på (2.034,2 – 659,5) mio. kr. til etablering af fjordforbindelsen.

Det samlede anlægsbudget, inklusive udgift til etablering af betalingsanlæg, vil derfor udgøre (2034,2 + 16,4) 2.050,6 mio. kr. i 2014-priser.

Etableringen af betalingsanlægget forventes gennemført i forbindelse med Vejdirektoratets anlægsarbejder på strækningen.

Projektets omkostninger og fordele for samfundet er opgjort i henhold til Transportministeriets manual for samfundsøkonomisk analyse. På baggrund af disse opgørelser er beregnet en intern rente for projektet. Den interne rente er den rente, som den investerede kapital vil opnå, når alle omkostninger og fordele opgøres over den samlede projektperiode.

Den interne rente skal mindst svare til den samfundsøkonomiske kalkulationsrente på 4 %, for at projektet har et positivt samfundsøkonomisk afkast. Det bemærkes, at en række miljøeffekter, herunder barrierevirkning, tab af naturværdier og støj i naturområder samt arealindgreb ved anlægsprojekter, ikke værdiansættes i den samfundsøkonomiske analyse.

Den interne rente for det samlede projekt er i VVM-redegørelsen beregnet til 14 % og nettonutidsværdien til 5.141 mio. kr. (beregnet i prisniveau medio 2010, vejindeks 180,8).

Anlæg af en ny forbindelse over Roskilde Fjord ved Frederikssund vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2014: Forberedende arbejder og detailprojektering

2015: Besigtigelse og ekspropriation

2016-2019: Anlæg

2019: Åbning af fjordforbindelsen ultimo 2019

Udgiften til anlægget fordeler sig som følger (prisniveau 2014 og vejindeks 186,09):

Tabel 2: Årsfordelt anlægsbudget af samlet anlægsbudget

	2013*	2014	2015	2016 (anlægsstart)	2017	2018	2019	2020	I alt
Samlet af- løb	2,0	55,8	103,3	304,2	526,7	505,7	462,9	73,6	2.034,2
Statslige bidrag	7,0	55,8	103,3	205,7	59,4	228,3	0,0	0,0	659,5

* 2013 er opgjort i 2013-priser

Det statslige tilskud på 659,5 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20 Anlæg af hovedlandeveje mv. (Anlægsbev.).

Der henvises til øvrige bestemmelser om lånefinansiering, betaling for passage mv. i §§ 14, 17, 19 og 25 og i de særlige bemærkninger hertil.

Med henblik på at sikre, at der ikke sker væsentlig overskridelse af anlægsbudgettet, kan transportministeren – i lighed med lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven, jf. lov nr. 748 af 25.

juni 2014 – fastsætte regler for anlægget, herunder for grænseværdier for den maksimalt tilladte støj for anlægget mv.

8.2 Konsekvenser for Vejdirektoratet

Vejdirektoratet er i loven tillagt opgaven som forretningsfører for virksomheden Fjordforbindelsen Frederikssund, hvilket vil medføre økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet i forbindelse med anlæg og drift.

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

Det forventes, at Vejdirektoratet i sin egenskab af forretningsfører fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektforløbet styres, kontrolleres og dokumenteres. Trafikafviklingen skal overvåges, og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Endelig skal trafiksikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige indsatser gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt og økonomisk.

Til projektering, tilsyn og administration er budgetteret med 18,0 % af de samlede udgifter. Heraf fordeles ca. 4,6 % til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 8,4 % til omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5,0 % til øvrige driftsudgifter.

9. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

I anlægsfasen skønner Vejdirektoratet på baggrund af tidligere erfaringer, at der vil være en direkte og indirekte beskæftigelse på ca. 3.100 mandår.

De afledte økonomiske virkninger vil i øvrigt primært være sparet tid og sparede kørselsomkostninger, da rejselængden reduceres ved en ny fjordforbindelse. Ifølge beregningerne i VVM-redegørelsen fra 2010 har den sparede tid en værdi i størrelsesordenen 209 mio. kr. i 2020 og herefter stigende som følge af væksten i trafikken. En del af tidsbesparelsen tilfalder erhvervslivet i form af reducerede transportomkostninger. De sparede kørselsomkostninger som følge af trafikanternes ændrede rutevalg efter en anlæg af en ny fjordforbindelse vurderes at blive ca. 34 mio. kr. i 2020.

For så vidt angår de strukturelle økonomiske virkninger for erhvervslivet kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet. I den forbindelse er det af væsentlig betydning, at den del af tidsbesparelserne, der ikke direkte kan henføres til erhvervstrafik, og dermed som afledt økonomisk effekt, primært kan henføres til trafik mellem bolig og arbejdssted, som giver erhvervslivet en positiv effekt i form af fordele for de ansatte. Erhvervslivets køretøjer skal dog betale for passage af den nye fjordforbindelse.

Endelig vil det efter åbningen af den nye fjordforbindelse ikke længere være tilladt for lastbiler eller lastvognstog med en totalvægt over 3,5 t. at passere Kronprins Frederiks Bro. Dette vil betyde en meromkostning for lastbiler. Dog vil der samtidig opnås besparelse ved sparet tid som følge af mindre kødannelse.

Lovforslaget medfører kun i yderst begrænset omfang administrative konsekvenser for erhvervslivet, idet brugere af den nye forbindelse skal erhverve det påkrævede køretøjsudstyr til registrering af passage.

10. Administrative konsekvenser for borgerne

For de borgere, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, vil der være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne. Der vil desuden blive afholdt informationsmøder om anlægsarbejdet.

I det videre forløb i anlægsprocessen vil borgerne i området bl.a. på www.vejdirektoratet.dk løbende kunne informere sig om vejarbejdets karakter og tidsplan.

11. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af vejanlægget. Konsekvenserne er resumeret nedenfor.

11.1 Arealindgreb

Der skal erhverves areal fra ejendomme, der er beliggende i linjeføringen for en ny motortrafikvej, eller hvor nye eller omlagte veje skal etableres. Herudover sker der arealerhvervelser i forbindelse med ombygning af kryds eller ved anlæg af nye eller udvidede regnvandsbassiner. I anlægsperioden vil der desuden midlertidigt skulle disponeres over arealer til midlertidig jorddeponering og til arbejdsarealer i varierende bredder langs de aktuelle vejanlæg. Udover det generelle arbejdsareal er der behov for supplerende arealer til anlæg af regnvandsbassiner, ændringer af lokalveje, til entreprenørarbejdspladser og broarbejdspladser, samkørselsplads samt til omlægninger af større ledningsanlæg. Der kan endvidere opstå specielle behov for udvidelse af arbejdsarealer, hvor projektets art og udførelse betinger det.

Indgreb i naboejendommene som følge af anlæg af en ny fjordforbindelse søges generelt minimeret. I de tilfælde, hvor bolig- eller erhvervsbebyggelse ligger tæt på vejanlægget, søges indgrebet reduceret med støttemure eller spunsvægge. Det vil imidlertid bero på en konkret vurdering i de enkelte tilfælde, om disse foranstaltninger er en tilstrækkelig afhjælpning af generne fra vejanlægget, eller om det kan blive nødvendigt at gennemføre en totalekspropriation af den berørte ejendom.

I projektet forudsættes Mademose Å omlagt og frilagt på ca. 1 km lang strækning – som erstatning for det nuværende rørlagte forløb. Dette medfører et indgreb i enkelte landbrugsejendomme.

Ulemperne for landbrugsejendomme vil blive søgt minimeret ved jordfordeling.

De permanente arealerhvervelser samt placering og omfang af arbejdsarealer og deponeringsarealer fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen og besluttet endeligt ved de besigtigelses- og ekspropriationsforretninger som gennemføres af Ekspropriationskommissionen.

Vejadgangen bliver ændret for nogle ejendomme som følge af forlægning af lokale adgangsveje. Ændringerne af adgangsforholdene bliver fastlagt gennem detailprojekteringen og i dialog med berørte grundejere. Ekspropriationskommissionen træffer ved en ekspropriationsforretning på stedet endelig bestemmelse om vejadgangen efter høring af lodsejeren.

Der skønnes at være behov for permanent arealerhvervelse ved ekspropriation i størrelsesordenen 60 ha til vejanlægget. Udbygningen vil berøre ca. 60 ejendomme. Det vurderes, at under 5 ejendomme skal totaleksproprieres.

Af hensyn til gennemførelse af anlægsarbejderne skal der ske en midlertidig ekspropriation af en størrelsesorden på ca. 40-45 ha til arbejdsarealer. Arealerne reetableres og leveres tilbage til de berørte ejendomme efter endt brug.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af den ekspropriationskommission, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Alle ekspropriationer sker med hjemmel i lovforslagets §§ 1, 6, 7, § 43 i lov om offentlige veje, jf. lovekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som ændret ved lov nr. 613 af 18. juni 2012, lov nr. 169 af 26. februar 2014 og lov nr. 552 af 2. juni 2011 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008. Det bemærkes hertil, at lov om offentlige veje er under gennemgribende revision. Der henvises til den til enhver tid gældende bestemmelse med indhold svarende til den gældende vejlovs § 43, jf. ovenfor.

Med lovforslaget skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til brug for anlæg af en ny forbindelse over Roskilde Fjord.

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

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

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på anlæg af motortrafikvej og har således et formål, der har offentlig karakter og hvor "almenvellet" kræver det, jf. grundlovens § 73.

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

11.2 Støj, luft og klima (i perioden efter anlægsarbejdet)

De områder, der berøres direkte af projektet, har i dag ubetydelig eller begrænset støj fra vejtrafik. Det gælder støjfølsomme områder som Tørslev Hage, Tørslev by og området ved Sydbyen i Frederikssund. I projektet forudsættes, at vejanlægget gennem Tørslev Hage delvist nedgraves. Det bidrager til reduktion af vejstøjen og forstærker effekten af støjskærmene gennem Tørslev Hage. Til yderligere begrænsning af støjen forsynes spunsvægge og rampevægge med lydabsorberende paneler.

Sammenlignet med en situation uden vejanlægget, vil sommerhusområdet ved Tørslev Hage opleve en væsentlig ændring af de lokale støjforhold med gennemførelse af projektet.

Projektet indebærer en mindre reduktion af støjbelastede boliger i Frederikssund i områderne omkring J. F. Willumsens Vej. I VVM-redegørelsen er reduktionen af støjen opgjort til ca. 1-2 dB som følge af trafikal aflastning i forhold til Basis 2018, hvilket er udtryk for en situation uden anlæg af fjordforbindelsen men med fremskrevet trafikvækst frem til 2018. Ved indførelse af brugerbetaling på en ny forbindelse som beskrevet i afsnit om trafikale konsekvenser, forventes reduktionen af støjen at blive stort set det samme, som forudsat i VVM-redegørelsen, på trods af at trafikken på J. F. Willumsens Vej ikke falder i samme grad med indførelse af brugerbetaling, idet der vil ske et betydeligt fald i lastbiltrafikken. I forhold til Basis 2018 vil antallet af støjbelastede boliger over 58 dB langs J. F. Willumsens Vej blive reduceret fra ca. 400 boliger til ca. 340 boliger med en sydlig forbindelse med brugerbetaling.

I boligområdet Sydbyen og i Strandparken, der er beliggende øst for fjorden, vil projektet medføre et øget støjniveau. Støjniveauet fra en ny fjordforbindelse vil dog ikke overstige Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj i boligområder på 58 dB. I hovedparten af de to områder vil støjbidraget fra en ny fjordforbindelse være under 53 dB. Det er forudsat at der etableres en støjafskærmning langs den nordlige side af fjordforbindelsen ved Sydbyen.

Den øgede trafik på kommunevejen Marbækvej, som følge af tilslutningen til den ny fjordforbindelse, vil derimod medføre at boliger beliggende i 1. boligrække, vil blive udsat for et støjniveau omkring, eller lige over 58 dB. Der er ikke forudsat nogen støjreducerende foranstaltninger langs Marbækvej eller andre kommuneveje i Frederikssund.

Projektet vil ifølge beregningerne berøre en række enkeltliggende boliger i det åbne land, hvoraf seks vil blive udsat for en støjbelastning, der øges til et niveau over 58 dB.

Den nye fjordforbindelse føres igennem et sommerhusområde på Tørslev Hage vest for fjorden. Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi for vejstøj i sommerhusområder er 53 dB. I VVM-redegørelsen er antallet af støjbelastede sommerhuse over 53 dB opgjort til i alt 2 sommerhuse i en situation uden en ny fjordforbindelse og til 105 sommerhuse med etablering af en ny fjordforbindelse som højbro. Ved indførelse af brugerbetaling vil trafikken over fjordforbindelsen være ca. 35 % lavere end forudsat i VVM-redegørelsen, hvilket medfører et mindre fald i støjbidraget i forhold til VVM-redegørelsen. Med brugerbetaling er antal støjbelastede sommerhuse over 53 dB opgjort til i alt 86 sommerhuse.

Det er forudsat, at alle nye statslige vejanlæg, der anlægges i forbindelse med en ny fjordforbindelse, vil blive forsynet med støjreducerende vejbelægninger. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive taget endeligt stilling til asfalttype. Helårsboliger belastet over 63 dB langs det nye vejanlæg vil blive tilbudt tilskud til støjisolering i overensstemmelse med ”Projektvejledning for administration af Vejdirektoratets støjisoleringsordning (Vejdirektoratet, 2009).

Projektet medfører, at antallet af støjbelastede boliger over 58 dB i undersøgelsesområdet reduceres fra ca. 1.760 boliger i en situation uden en ny fjordforbindelse til 1680 boliger med etablering af en fjordforbindelse med brugerbetaling. Reduktionen skyldes hovedsagligt aflastningen i Frederikssund i områderne omkring J. F. Willumsens Vej. Antallet af stærkt støjbelastede boliger over 68 dB vurderes at være uændret på ca. 90 boliger.

Anlægsarbejderne bidrager direkte til luftforureningen gennem brug af brændstof til entreprenørmateriel samt til søtransport på pramme og transport i lastbiler. Hertil kommer indirekte emission som følge af energiforbrug og som følge af materialeforbrug.

Vejtrafikken bidrager tilsvarende direkte til luftforureningen gennem forbruget af brændstof. Emissionerne fra vejtrafikken efter åbningen af fjordforbindelsen er afhængige af trafikmængde, hastighed og sammensætning af køretøjer på de enkelte strækninger. Vurderingen af virkningen af fjordforbindelsen er foretaget på baggrund af trafikmodelberegninger, hvor der er foretaget en beregning af trafikken i 2018 med og uden en ny fjordforbindelse.

Under anlæg af fjordforbindelsen kan der forekomme situationer, hvor grænseværdier for NO₂ overskrides for de nærmest liggende sommerhuse på Tørslev Hage, hvis der ikke foretages afhjælpende foranstaltninger.

Trafikmængden på en ny fjordforbindelse vurderes ikke at påvirke luftkvaliteten så meget, at grænseværdierne for NO₂ og partikler overskrides ved de nærliggende sommerhuse på Tørslev Hage.

Åbningen af fjordforbindelsen indebærer, at der etableres en ny indfartsvej til Frederikssund, idet Marbækvej tilsluttes fjordforbindelsen. Det er vurderingen, at det ikke vil give anledning til overskridelse af grænseværdierne ved de omkringliggende boliger.

På trods af stigende trafik fra 2008 til 2020 forventes trafikken emission af NO_x, NO₂ og partikler at falde kraftigt fra 2008 til 2020 på grund af skærpede krav til bilernes udstødning (emissionsnormer). CO₂-udslippet øges med omkring 5.000 ton pr år.

11.3 Plante- og dyreliv

Bundvegetationen i fjorden (Løbet) udgøres primært af ålegræs, som dominerer vegetationen på 1-3 meters dybde. Højbroen vil inddrage et mindre område af fjordbunden til bropiller, der må forventes at kunne fungere som substrat for blåmuslinger og alger. Afgravningen af marint sediment er så begrænset, at det ikke vil få betydning for miljøtilstanden i fjorden (Løbet).

Nedenfor er konsekvenserne for plante- og dyrelivet opdelt i 2; uden for Natura 2000-området og indenfor Natura 2000-området.

11.3.1 Plante- og dyreliv uden for Natura 2000-området

Projektet øst og vest for Natura 2000-området vil inddrage en sø samt det meste af et overdrev, der er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3. Der vil blive etableret erstatningsnatur for de inddragede arealer i størrelsesforholdet 2:1 (dobbelte areal i forhold til det inddragede) samt iværksat pleje af det tilbageværende overdrev.

Som erstatning for fredskov, der fjernes i forbindelse med etablering af linjeføringerne, etableres op til det dobbelte areal med erstatningsskov.

I nærheden af projektets linjeføring er der registreret spidssnudet frø, stor vandsalamander, markfirben, dværgflagermus, brunflagermus, sydflagermus, skimmelflagermus og langøret flagermus, der alle er

beskyttet efter Habitatdirektivet. Der er desuden registreret lille vandsalamander, grøn frø og skrubtudse, der alle er fredet. Potentielle påvirkninger af disse arter vil blive afværget ved etablering af erstatningsvandhuller, opsætning af flagermuskasser og etablering af faunapassager samt vildt- og paddehegn. Det vurderes, at den økologiske funktionalitet for områdets beskyttede arter opretholdes med disse afværgeforanstaltninger.

Etablering af projektet vurderes at udgøre en barriere, der strækker sig over halvdelen af Hornsherreds bredde, og der er derfor et betydeligt behov for faunapassager. Langs kysten bevares en passagemulighed, da det er muligt at passere under højbroen.

Der etableres to faunarør, og Mademose Å fritlægges med 1,5 m banketter på hver side af vandløbet, hvor åen føres under vejen. Herudover etableres en faunabro vest for Tørslev Hage, der mindsker den barriereeffekt, som det nye anlæg skaber i det åbne land.

Desuden vil der som udgangspunkt blive etableret faunarør for hver ca. 250 m på strækninger, hvor vejen ligger i terræn eller på dæmninger. Nærmere fastlæggelse af disse sker i forbindelse med detailprojekteringen.

Det vurderes, at den økologiske funktionalitet for områdets beskyttede arter opretholdes med de forudsatte afværgeforanstaltninger.

11.3.2 Plante- og dyreliv inden for Natura 2000-området

Natura 2000-området for 'Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov' består af Habitatområde 'Roskilde Fjord' og Fuglebeskyttelsesområde 'Roskilde Fjord, Kattinge Vig og Kattinge Sø'. På udpegningsgrundlaget for habitatområdet er listet 23 naturtyper på land og 4 naturtyper tilknyttet fjorden samt 6 arter. Udpegningsgrundlaget for fuglebeskyttelsesområdet omfatter 13 fuglearter.

EU's natur-direktiver forpligter Danmark til at gøre den nødvendige indsats for at sikre eller genoprette naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for de enkelte Natura 2000-områder. Planer og projekter kan kun gennemføres i Natura 2000-områder, hvis det i en vurdering af virkningerne på områdets bevaringsmålsætninger kan påvises, at projektet ikke skader området.

Området er domineret af det store marineområde i Roskilde Fjord med de store lavvandede bugter samt vige med sandbanker med lavvandet, vedvarende dække af saltvand. Langs kysten findes de gamle havskrænter, som mange steder er stejlt afskårne med en smal bræmme af hævet havbund ned mod den nuværende strandkant, hvor der i dag blandt andet findes store strandengsområder.

Roskilde Fjord er et af Danmarks vigtigste yngleområder for vandfugle. I den lavvandede fjord ligger ca. 30 små øer og holme. På holmene i fjorden yngler hvert år 10.000-20.000 par fugle fordelt på 25-30 arter. Af disse er klyde, fjordterne, havterne og dværgterne på udpegningsgrundlaget. Af andre relevante fugle på udpegningsgrundlaget knyttet til fjorden kan nævnes havørn og en række vandfugle, bl.a. knopsvane, hvinand og blichøne. I vinterperioden er Roskilde Fjord af meget stor betydning for trækfugle, der i stort antal (op til 60.000) raster og fouragerer i fjorden.

I projektet vil der være en ubetydelig arealpåvirkning af naturtypen "Større lavvandede bugter og vige". Projektet vurderes ikke at ville påvirke områdets integritet.

I driftsfasen vurderes projektet heller ikke at få betydning for fjordens samlede miljø, da den nuværende vandudskiftning i tværsnittet under broen, jf. VVM-redegørelsen, ikke ændres, på nær helt lokalt ved de enkelte bropiller. En minimal udledning af tungmetaller og miljøfremmede stoffer vil overholde de grænseværdier, der gælder for området, og vil derfor ikke have indvirkning på biologien i fjorden.

For naturtyperne på land består påvirkningerne primært af permanent inddragelse af strandeng og kalkoverdrev til anlæg.

Projektet inddrager områder af strandeng samt et område af kalkoverdrev.

Der er i Natura-2000- handleplan for Roskilde Fjord og Jægerspris Nordskov, Natura-2000- område

136, kortlagt en række potentielle områder for ny habitatnatur, som søges at komme til at indgå som erstatningsnatur. De erstatningsarealer, der udpeges, skal udvikle sig til ny habitatnatur, jf. afsnit 4.7.

Det forventes, at der indgås konkret aftale med Frederikssund Kommune om konkrete erstatningsarealer.

Naturpleje af tilbageværende kalkoverdrev fremrykkes og iværksættes straks, da nyetablering af denne naturtype vil være et langsigtet projekt.

I driftsfasen vil trækfuglene på udpegningsgrundlaget tilpasse sig påvirkningen fra det nye anlæg. Det færdige anlæg vurderes ikke at have betydning for bevaringsmålsætningerne for udpegningsgrundlagets trækfugle.

Idet alle påvirkninger enten er midlertidige og genoprettes efter anlægsfasens afslutning eller afværges og kompenseres i projektet, vurderes projektet ikke at påvirke bevaringsmålsætningerne for marine naturtyper, naturtyper på land eller arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

I forbindelse med anlægsarbejdet udarbejdes et detaljeret overvågningsprogram for de miljømæssige forhold i samarbejde med relevante myndigheder.

Påvirkninger på plan- og beskyttelsesforhold i forbindelse med anlægsarbejdet er beskrevet i afsnit 4.12.

11.4 Landskab og barrierevirkning

Der er i forbindelse med VVM-undersøgelsen foretaget en landskabsanalyse. Landskabsanalysen anskueliggør landskabets følsomhed for indpasning af en ny fjordforbindelse.

Overordnet opleves landskabet omkring en højbro som et sammenhængende fladt landskab med store dyrkningsflader, lunde og vådområder. Bebyggelserne ses i form af landsbyer og fritliggende gårde. Roskilde Fjord opleves som områdets mest karakteristiske landskabselement. Kystlandskabet på begge sider af fjorden er følsomt og fremstår med glidende overgange mellem land og vand. På fjordens østside, syd for Frederikssund, vil en ny vejlinje passere bebyggelser og rekreative anlæg, og det kræver en særlig indpasning i forbindelse med etablering af en højbro. Vejen, der passerer gennem Tørslev Hage, skal tage særlige hensyn til støjgener og barrierevirkning og indpasses så naturligt i omgivelserne som muligt.

Ved etablering af en ny vejforbindelse og højbro ændres de visuelle forhold i det omkringliggende landskab. Påvirkningerne fra det blivende anlæg er permanente og præger et større geografisk område. Særligt højbroen vil være synlig fra større afstande, både set fra land og fra fjorden.

På vestsiden af fjorden findes en større sammenhængende landskabsudpegning, der dækker en stor del af kyststrækningen på Hornsherred. Udpegningen omfatter det kystnære landskab, der indeholder åbne flade naturområder med direkte kontakt til selve fjorden, samt et bagvedliggende landbrugslandskab. Denne landskabsudpegning berøres af projektet.

De udpegede værdifulde landskaber påvirkes ved etablering af en ny fjordforbindelse igennem det åbne land og skaber en barriere i landskabet, der yderligere fragmenterer landområderne. Derved opdeles de udpegede sammenhængende landskaber på begge sider af fjorden.

Broen udformes som en enkel og åben konstruktion, som leder vejen let over fjorden. Broens understøtninger er udformet, så de set fra land i broens længderetning skaber mindst muligt barriere og giver udsyn til det omkringliggende landskab og vandfladen. På begge kyster er broens dæmningsanlæg trukket et stykke tilbage fra kystlinjen. Ved at friholde kystlandskabet og kystlinjen bevares oplevelsen af fjordlandskabet, og på begge fjordens kyster er der mulighed for kystpassage for mennesker og dyr.

11.5 Kulturarv og arkæologi

Projektet påvirker de fredede fortidsminde Gadehøj og Stendyssegård, idet linjeføringerne overskrider 100 m beskyttelseslinjen. Der skal derfor søges om dispensation hos Frederikssund Kommune, jf. pkt. 4.12.

På fjordens vestside umiddelbart nord for linjeføringen ligger Tørslev, der er udpeget som særlig landsby. Linjeføringen medfører en permanent moderat påvirkning af karakteren af Tørslev, idet vejen anlægges i den sydlige udkant af landsbyen og krydser to beskyttede diger. Den generelle påvirkning på landsbyens karakter afværges delvist, ved at vejen forløber i nedgravet tracé, men der vil stadig være påvirkning fra støj og inddragelse af beskyttede diger.

Vikingskibsmuseet i Roskilde har gennemført en marinarkæologisk vurdering og på denne baggrund udpeget de områder, der har størst marinarkæologisk potentiale. Fjorden ved Frederikssund er karakteriseret ved en smal, dyb strømmende med lavvandede områder på begge sider. I området syd for højbroen er der gjort talrige fund bl.a. i forbindelse med udgravningen af Skuldelev-skibene.

For projektet gælder, at der skal foretages forundersøgelser af de arkæologiske og marinarkæologiske forhold i overensstemmelse med museumsloven, og anlægsarbejderne skal overvåges. Omkring de nyanlagte vejstrækninger både på land og på tværs af Roskilde Fjord, forventes at påtræffe flere fund, og dermed også tidskrævende undersøgelser med udgravninger og registrering af fund.

11.6 Friluftsliv

En række rekreative interesser knyttet til områderne tæt på linjeføringen påvirkes af projektet. Flere rekreative interesser påvirkes ikke direkte, men derimod indirekte af støj og visuelle gener primært i anlægsfasen. Andre områder påvirkes både direkte og indirekte, f. eks. sommerhusbebyggelsen på Tørslev Hage. Påvirkningerne kan nedsætte den rekreative værdi af disse områder.

Langs Frederikssund Kommunes 50 km kystlinje ved Roskilde Fjord og Isefjord er vandet egnet til badning stort set alle steder. I den sydlige del af Frederikssund by, ud mod Roskilde Fjord, findes Strandparken, som er et yndet udflugtsmål især om sommeren. Strandparken vil blive påvirket af trafikstøj i driftsfasen, der medfører en øget støjbelastning i forhold til i dag, men dog under den anbefalede grænseværdi for støj.

Syd for Frederikssund by ligger Marbæk Flyveplads, der er en privat flyveplads for mindre fly. Marbæk Flyveplads kan blive påvirket under anlægsfasen af midlertidige arealinddragelser til arbejdspladsarealer og en mindre permanent arealinddragelse i forbindelse med tilslutningsanlægget ved Marbækvej.

Fjordstien er en natursti, der forløber på begge sider af Roskilde Fjord og Isefjorden. På vestsiden af fjorden krydser stien vejanlægget. Omlægningen af stien fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

Etablering af projektet vil generelt afstedkomme en ekstra permanent fysisk barriere i det åbne land og i sommerhusområdet. Derudover kan vejen resultere i støjgener samt visuelle gener, der kan påvirke værdien af de rekreative områder. Vest for sommerhusområdet ved Tørslev Hage vil der blive etableret en ny permanent vejforbindelse over den nye vej, så de to delområder forbindes.

Kyststrækningerne på begge sider af fjorden påvirkes støjmæssigt og visuelt. Højbroen spænder fra kyst til kyst, og der vil derved være passagemulighed langs kysten under broen, hvorved barriereeffekten minimeres. Den visuelle påvirkning af hele fjorden betyder ikke desto mindre, at det vil være en anden oplevelse, at færdes i området

11.7 Overfladevand og grundvand

Der etableres et helt nyt afvandingssystem for motortrafikvejen, jf. afsnit 2.10. Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for indvirkning på kvaliteten i vandløb, vådområder og grundvand. Hvis der sker spild på vejen, lukkes bassinernes afløb, og forureningen samles op. Vejvandet opsamles og føres via lukkede ledninger og grøfter til regnvandsbassiner, hvor urenheder bundfældes, og afstrømningen reguleres, inden vandet føres videre til det nærmeste vandløb. Afledningen af vejvandet m.v. kræver tilladelser fra pågældende kommuner, jf. miljøbeskyttelsesloven.

Afvandingssystemet sikrer, at der under normale omstændigheder ikke vil være nogen risiko for belastning af grundvandskvaliteten eller vandet i fjorden. Hovedparten af tungmetaller og miljøfremmede stoffer tilbageholdes sammen med suspenderet stof i regnvandsbassinerne, og koncentrationerne vil overholde grænseværdierne i både vandløb og fjord.

I projektet anlægges vejen på det meste af strækningen over det eksisterende grundvandspejl, men der vil være en mindre sænkning af grundvandet med tilhørende dræning af nærområdet i forbindelse afgravningen til vejen igennem Tørslev Hage, samt evt. ved Marbækvej og Ny Landerslevvej.

Projektet vil ikke, med de indbyggede regnvandsbassiner, give anledning til belastning af Natura 2000-området med større mængder næringssalte end tilfældet er i dag, og samlet set vurderes projektet ikke at påvirke vandkvaliteten i hverken vandløb eller fjord.

11.8 Ressourceforbrug

Der skal bruges råstoffer i form af grus, stenmaterialer og asfalt, samt beton og stål til konstruktioner (broer, støttevægge) m.v. i forbindelse med etablering af en ny fjordforbindelse. Samtidig vil der blive brugt overskudsmaterialer i den udstrækning, de egner sig til indbygning i anlæggene. Forbrug af råstoffer og bortskaffelse af jord giver anledning til transport af materialerne.

Muld og jord forventes transporteret på lastvogne via det eksisterende vejnet, mens fjordsedimenterne forventes transporteret ad søvejen på pramme. Ved opgravningen/lastningen af pramme vurderes der at være et spild på 4 %. Transport og klappning af fjordsediment afklares med relevante myndigheder i forbindelse med detailprojekteringen.

Affald og genanvendeligt materiale skal håndteres i henhold til myndighedernes anvisninger.

11.9 Forurennet jord

Projektet forløber ikke gennem områdeklassificerede arealer. Endvidere er der meget få kortlagte ejendomme i området ved linjeføringen. Linjeføringen forløber øst for fjorden tæt forbi en V2 kortlagt ejendom samt forbi ejendommens adgangsvej ved Marbækvej. Der er på ejendommen blandt andet deponeret affald i opfyldte vandhuller. Nord for Lyngerup vil Ny Landerslevvejs tilslutning til Lyngerupvej berøre et V1-kortlagt areal, der ligger uden for det områdeklassificerede areal i Lyngerup, samt en tidligere råstofgrav, der efterfølgende er anvendt som losseplads. Påvirkningerne i forbindelse med håndtering af forurennet jord er meget begrænsede set for projektet som helhed.

Ved arbejde i forurennet jord vil jorden blive bortskaffet til godkendte modtageanlæg eller indbygget i projektet i henhold til gældende lovgivning og bestemmelser.

Bundsediment fra fjorden vil blive klappet til havs efter gældende regler og efter aftale med relevante myndigheder.

11.10 Anlæg af en ny fjordforbindelse

I forbindelse med anlæg af en ny fjordforbindelse vil flere områder opleve gener fra anlægsarbejderne, og der vil skulle disponeres over midlertidige arbejdsarealer.

Det er i VVM-redegørelsen forudsat, at der etableres en arbejdsplads/produktionsplads ved Marbæk, der påtænkes indrettet med kontorfaciliteter, betonfabrik og midlertidig deponering af jord til senere indbygning i projektet, samt et midlertidigt kajanlæg.

I VVM-redegørelsen er der foretaget miljøkonsekvensvurderinger af anlægsarbejdet samt relaterede funktioner som emissioner fra transport på land og fra sejlads i fjorden med arbejdsfartøjer, pramme m.m. Der er desuden foretaget beregninger fra emissioner fra produktionsarealer samt forbrug af råstoffer og materialer. Areal til produktion af dele af broelementerne forventes først afklaret i forbindelse med et kommende udbud.

Det vil i et kommende udbud blive sikret, at et evt. eksternt produktionsareal er miljøgodkendt til

formålet. Ved valg af areal til produktion og transport af materialer af nogle dele af broelementerne vil det blive vurderet, om arealet skal VVM-behandles, og om virkningerne fra transporten herfra ligger indenfor rammerne af den gennemførte VVM-redegørelse. Det vurderes, at de miljøafledte effekter ved transport fra et eksternt produktionsareal af nogle dele af broelementerne er marginal set i lyset af de samlede miljøkonsekvenser forbundet med anlæg og drift af broen og tilhørende vejstrækninger.

Anlægsarbejdet foregår i Natura 2000-områder, hvorfor der stilles særlige krav om bestemte arbejdsmetoder og perioder på året, hvor forskellige typer af anlægsaktiviteter kan gennemføres. Projektet har en anlægsfase, som tidsmæssigt varer fra 3 til 4 rasteperioder for fugle. I disse rasteperioder vil der forekomme påvirkninger af habitatforhold og forstyrrelser fra anlægsaktiviteter. De planlagte afværgeforanstaltninger afskærmer og støjdamper samt begrænser anlægsarbejde i de perioder (januar og februar), hvor der flest fugle i fjorden. Det kan dog ikke afvises, at forstyrrelse potentielt kan medføre påvirkning af visse af udpegningsgrundlagets fuglearter i anlægsfasen, jf. VVM-redegørelsen. Forstyrrelsen er dog reversibel, og ved afsluttet anlægsfase vurderes fuglene at vende tilbage til fjorden.

Selve anlægsarbejdet på fjorden kan medføre påvirkninger i form af støj, visuelle gener og begrænsninger i offentlighedens færdsel på fjorden. De primære støjklender fra anlægsarbejdet på selve fjorden vil være arbejdsfartøjer og ramning. Anlægsarbejdet vil medføre støj, der tydeligt kan høres på fjorden og i områderne omkring fjorden, hvorved den samlede oplevelse af fjorden som rekreativt område påvirkes i anlægsfasen.

I forbindelse med anlægget af projektet vil den mest markante påvirkning af friluftslivet på land finde sted ved sommerhusområdet på Tørslev Hage. Det påvirkes af anlægsstøj, arealinddragelser, barriereeffekt, visuelle ændringer samt anlægsaktiviteter i øvrigt. Gener fra anlægsstøj forventes at være af væsentlig karakter, særlig i forbindelse med ramning af spuns, hvor det kan forekomme, at grænseværdierne for støj i perioder overskrides. Der er tale om et sommerhusområde, der er karakteriseret ved at ligge i et naturområde, som er forholdsvis beskyttet i forhold til trafik og andre støjklender, og derfor er sårbart.

Generelt kan sejlads med pramme genere den øvrige sejlads.

I forbindelse med anlægsarbejdet udarbejdes et detaljeret overvågningsprogram for de miljømæssige forhold i samarbejde med relevante myndigheder. For at kunne anlægge en ny fjordforbindelse indenfor de givne tidsmæssige rammer, kan der være behov for at tilrettelægge anlægsarbejderne således at der arbejdes om natten og i weekender. Arbejdet tilrettelægges under hensyn til vejens naboer og de miljømæssige påvirkninger, herunder fuglenes rasteperioder.

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, kan kommunerne i forbindelse med offentlige bygge- og anlægsarbejde meddele påbud om, at forureningen skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Det fremgår af § 68, at kommunerne skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning. Ifølge § 69 kan kommunerne påbyde den ansvarlige at genoprette den hidtidige tilstand.

Frederikssund Kommune har vedtaget forskrift for støj og vibrationer under bygge- og anlægsarbejder, som trådte i kraft den 28. november 2012. Kommunen har således støjgrænser for anlægsarbejder på 70 dB på hverdage mellem kl. 07.00 og 18.00, og 40 dB udenfor dette tidsrum (inklusive lørdage) samt helligdage. For alle dage gælder en maksimalværdi af støjniveauet på 55 dB i tidsrummet kl. 22.00-07.00.

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

bindelse med anlægsarbejdet. Dette vil kommunerne kunne gøre med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 og §§ 68 og 69.

Forslaget i § 3 indebærer, at transportministeren, i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsarbejdet, vil kunne bestemme, at miljøbeskyttelsesloven, herunder krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj ikke skal finde anvendelse.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 13.

12. Forholdet til EU-retten

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer (VVM-direktivet) (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40) samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse (EF-Tidende 2003 nr. L 156, side 17). Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer (Fuglebeskyttelsesdirektivet) (EF-Tidende 1979 nr. L 103, side 1) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet) (EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135) med de indbyggede afværge- og kompensationsforanstaltninger bliver negativt påvirket af vejanlægget som følge af det samlede anlægsprojekt. EU-Kommissionen skal orienteres om anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen, jf. direktivets artikel 6, stk. 4, herunder om de nødvendige kompensationsforanstaltninger, jf. afsnit 5 *Alternativer*.

Lovforslaget lever ligeledes op til de krav om teknologiske specifikationer for køretøjsudstyr til registrering af passage, der følger af EP/R-dir 2004/52 om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i Fællesskabet, jf. afsnit 3.3.

Endelig lever lovforslaget op til kravene i konventionen om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen).

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen, inden for rammerne af dens nationale lovgivning, sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Bestemmelsen i artikel 6 finder anvendelse i forbindelse med afgørelser om, hvorvidt der skal gives tilladelse til forslag til aktiviteter, der er indeholdt i konventionens bilag I, samt i reaktion til afgørelser vedrørende foreslåede aktiviteter, som ikke er indeholdt i bilag I, men som kan have væsentlig indvirkning på miljøet. Med henblik herpå afgør konventionsparterne, om en sådan foreslået aktivitet skal være undergivet disse bestemmelser. Efter konventionens bilag I, pkt. 20, omfatter artikel 6, stk. 1, litra a, bl.a. alle aktiviteter, der ikke er dækket af bilagets øvrige punkter, men hvor offentlig deltagelse er påkrævet efter national lovgivning i forbindelse med en procedure til vurdering af miljøpåvirkninger.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, skal enhver part under konventionen endvidere sikre, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, har adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers eller offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med de bestemmelser i national ret, der vedrører miljøet.

Efter artikel 9, stk. 4, skal procedurerne, der er fastsat i artikel 9, stk. 2 og 3, endvidere 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. Artikel 9, stk. 2, og artikel 9, stk. 4, er gennemført i EU-retten ved det tidligere VVM-direktivs artikel 10 a (nu artikel 11).

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen. I lyset af EU-domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, præciseres i forslaget til § 5, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for den pågældende. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

13. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 14. juli 2014 til den 15. august 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Frederikssund Kommune, Region Hovedstaden, Søfartsstyrelsen, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), Movia, Forenede Danske Motorejere (FDM), KL, ITD, DSB, Rådet for Sikker Trafik, Dansk Cyklistforbund, Dansk Byggeri, Dansk Lednings-ejerforum, Dansk Vejforening, Rådet for Bæredygtig Trafik, Det Økologiske Råd, Fjordudvalget for Roskilde Fjord, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, GF Gyldenstens Vænge Nord, Frederikssund Grundejerforening, Gerlev Strandpark Grundejerforening, Grundejerforeningen Tørslev Hage og Hornsved Grundejerforening.

14. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Udgift for staten til anlæg af motor- trafikvejen på 659,5 mio. kr.. Øgede udgifter til drift og vedligeholdelse af vej og bro. Det forudsættes, at Vejdirektoratets udgifter som forretningsfører for Fjordforbindelsen Frederikssund dækkes af Fjordforbindelsen Frederikssund.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i sin egenskab som forretningsfører for Fjordforbindelsen Frederikssund.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Reduktion af transportomkostningerne. Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægsperioden.	Brugerbetaling på ny forbindelse
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Indførelse af brugerbetaling.
Miljømæssige konsekvenser	Frilægning af Mademose Å Aflastning af nuværende vej gennem Frederikssund, som medfører mindre støj, luftforurening og barriereeffekt.	Arealindgreb, barrierevirkning og forstyrrelser af natur, landskab og kulturmiljø, bl.a. ved at udgøre en ny støjkilde og barriere for mennesker og dyr.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen, bortset fra mindre konsekvenser

	kvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiver bliver negativt påvirket af vejanlægget. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, med de indbyggede afværge- og kompensationsforanstaltninger ikke bliver negativt påvirket af vejanlægget som følge af det samlede anlægsprojekt. EU-Kommissionen skal orienteres om anvendelsen af undtagelsesbestemmelsen, jf. direktivets artikel 6, stk. 4, herunder om de nødvendige kompensationsforanstaltninger. Lovforslaget lever derudover op til kravene i Konventionen om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen).

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Den foreslåede bestemmelse indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en 4-sporet motortrafikvej syd om Frederikssund og ført over Roskilde Fjord på en højbro. Selve anlægsarbejdet vil forestås af Vejdirektoratet.

Det i *stk. 1, nr. 1 og 2*, omtalte anlæg, dvs. den nye fjordforbindelse og den nye 2-sporet vej, der får navnet Ny Landerslevvej, etableres som en statsvej og vil administreres af Vejdirektoratet (vejmyndighed) i overensstemmelse med reglerne i lov om offentlige veje (vejloven), jf. lovebekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som ændret ved lov nr. 613 af 18. juni 2012, lov nr. 169 af 26. februar 2014 og lov nr. 552 af 2. juni 2014.

Samtidig forlægger transportministeren rute 53 til den nye forbindelse over Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro, J. F. Willumsens Vej og rute 53 vil fortsat administreres som statsveje, som det er tilfældet i dag.

Det er på længere sigt hensigten, at rute 53 på Skovnæsvej, Lyngerupvej og Skibbyvej (ned til tilslutningen til ny rundkørsel på Skibbyvej) skal nedklassificeres til kommunevej, hvorefter Frederikssund Kommune vil være vejmyndighed for vejstrækningerne. Det vurderes dog i første omgang at være hensigtsmæssigt at lade vejstrækningerne forblive statsveje af hensyn til etablering af trafikregulerende foranstaltninger, jf. § 2, stk. 3 nedenfor. Når de trafikale effekter af brugerbetaling og trafikregulering er kendt, vil de nævnte strækninger efter en konkret vurdering kunne nedklassificeres som kommuneveje.

Det fremgår af § 1, *stk. 2*, at de i *stk. 1* nævnte strækninger kan ses på det kortbilag, der er vedlagt som lovens bilag 1.

Til § 2

Det foreslås i § 2, *stk. 1*, at det efter åbningen af den nye fjordforbindelse ikke længere vil være tilladt for lastbiler eller lastvognstog med totalvægt på 3,5 t. eller derover at passere Kronprins Frederiks Bro. Undtaget fra forbuddet er lastbiler og lastvognstog, der for Frederikssund Kommune varetager og udfører vejbestyrelsesopgaver i relation til det omkringliggende vejnet. Dette vil også omfatte lastbiler og lastvognstog fra private entreprenører, der udfører vejbestyrelsesopgaver for kommunen. Det er en

forudsætning for undtagelse af de nævnte lastbiler og lastvognstog fra passageforbuddet, at de tydeligt kan identificeres som tilhørende Frederikssund Kommunes vejvæsen eller kan dokumentere at udføre arbejde for Frederikssund Kommunes vejvæsen.

Det generelle forbud for passage af lastbiler og lastvognstog skal ses som et led i dels at fremme trafikmiljøet i Frederikssund Kommune og dels at sikre projektets forudsatte indtægtsgrundlag, jf. afsnittet nedenfor. Lovforslaget er udelukkende rettet mod lastbiler og lastvognstog. Det betyder, at det fortsat vil være tilladt for fx busser og landbrugsmaskiner at passere Kronprins Frederiks Bro.

Det foreslås i *stk. 2*, at Vejdirektoratet, efter forhandling med Frederikssund Kommune og med politiets samtykke, kan træffe nærmere bestemmelser om trafikregulering på Kronprins Frederiks Bro, J. F. Willumsen Vej samt på de i § 1, *stk. 1* nævnte vejstrækninger, der indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Dette er i overensstemmelse med færdselslovens § 92. Der vil fx kunne blive tale om nedsættelse af den tilladte hastighed samt etablering af diverse fartdæpende foranstaltninger på vejarealet.

Trafikregulerende tiltag vil udgøre et instrument til at gøre den nye fjordforbindelse mere attraktiv i forhold til den eksisterende Kronprins Frederiks Bro. Trafikregulerende tiltag vil have til formål at reducere den gennemkørende kørsel over Kronprins Frederiks Bro og dermed flytte en del af trafikken derfra og over på den nye fjordforbindelse og på den måde øge indtægtsgrundlaget for den nye fjordforbindelse og dermed sikre den forudsatte tilbagebetalingstid. Trafikregulerende tiltag vil desuden betyde en forbedring af trafikmiljøet i Frederikssund By.

Det er med bestemmelsen forudsat, at Vejdirektoratet iværksætter et eller flere af de ovennævnte trafikregulerende foranstaltninger umiddelbart op til åbningen af den nye fjordforbindelse.

I bestemmelsens sidste pkt. bestemmes det tilsvarende, at tvistighedsbestemmelsen i § 5, *stk. 1*, i lov om offentlige veje ikke finder anvendelse på Vejdirektoratets bestemmelser om trafikregulering. Det bemærkes herved, at vejloven er under gennemgribende revision. Den gældende vejlovs § 5 foreslås videreført dog med den undtagelse, at tvistbestemmelsen fremover gælder for alle vejmyndigheder og ikke kun kommunale vejmyndigheder. Der henvises til den til enhver tid gældende tvistbestemmelse i lov om offentlige veje.

Det betyder, at Frederikssund Kommune ikke kan indbringe Vejdirektoratets bestemmelser om trafikregulering på Kronprins Frederiks Bro og J. F. Willumsen Vej samt de i § 1, *stk. 2*, nævnte strækninger for transportministeren. Det er dog overordnet forudsat, at Vejdirektoratet forhandler med kommunen, før der træffes bestemmelse om trafikregulering, jf. afsnittet ovenfor.

Ved valg af trafikregulerende foranstaltninger skal der tages særlig hensyn til, at J. F. Willumsens Vej, som er en af de nævnte strækninger, er en central fordelingsvej i Frederikssund, og at den i dag er en naturlig adgang til Frederikssund Sygehus og Rednings- og Beredskabstjenesten i Frederikssund. Endvidere er vejstrækningen en del af rutenettet for kollektiv trafik i nærområdet. Den nærmere udformning af trafikregulerende foranstaltninger vil derfor i høj grad skulle afspejle vejens nuværende og fremtidige funktion i kommunens vejnet og vil derfor skulle ske i et tæt samarbejde med Frederikssund Kommune og politiet.

For så vidt angår lokale hastighedsbegrænsninger fastsættes disse af politiet efter forhandling med vejmyndigheden, her Vejdirektoratet, jf. færdselslovens § 92a, *stk. 2*.

Til § 3

Anlægget af den foreslåede nye fjordforbindelse vil så vidt muligt blive tilrettelagt således, at unødige støj- og andre forureningsgener i videst mulige omfang søges undgået. I forbindelse med anlægget kan det imidlertid ikke undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne anvender i forbindelse med vurdering af støjgener i forbindelse med anlægsarbejde.

Fx vil arbejdet så vidt muligt blive gennemført i dagtimerne, men hensynet til hurtig gennemførelse

bl.a. ift. Naturhensyn, gunstige vejrforhold, årstid og samfundsøkonomiske grunde gør, at det også vil være nødvendigt, at der arbejdes i aften- og nattetimer.

Det er som udgangspunkt Frederikssund Kommune, der på dette område har kompetencen efter miljøbeskyttelsesloven. Således kan kommunen fastsætte bindende støjkrav i form af f.eks. krav, påbud eller forbud i forbindelse med anlægsarbejdet med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 og §§ 68 og 69. Det bemærkes hertil, at Frederikssund Kommune i henhold til § 20 i bekendtgørelse om miljøregulering af visse aktiviteter har vedtaget forskrift for støj og vibrationer, der bl.a. indeholder støjgrænseværdier for midlertidige aktiviteter, herunder bygge- og anlægsaktiviteter.

Erfaring fra andre store anlægsprojekter viser dog, at den almindelige miljøretlige regulering ikke altid er egnet til at håndtere de udfordringer, som store anlægsprojekter indebærer. Reguleringen kan afstedkomme store forsinkelser for anlægsprojektets færdiggørelse med store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge, og der kan derfor vise sig et behov for at håndtere problemerne på anden vis end forudsat ved den almindelige miljøretlige regulering.

Det foreslås i § 3, *stk. 1*, at der skabes således hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af den nye fjordforbindelse, jf. § 1, *stk. 1*. Bestemmelsens anvendelsesområde gælder for anlægsfasen men ikke driftsfasen, dvs. når hele anlægget er bygget.

Bestemmelsen giver transportministeren mulighed for efter en konkret vurdering af behovet herfor at fastsætte regler om den forurening og de gener, som måtte opstå som følge af aktiviteterne forbundet med gennemførelse af anlægsprojektet. I sådanne tilfælde finder miljøbeskyttelseslovens regler ikke anvendelse på projektet, jf. bemærkningerne til bestemmelsens *stk. 2*.

Begrebet forurening og gener omfatter bl.a. den maksimalt tilladte støj, støv, vibrationer, transport til og fra byggepladser og andre gener og ulemper. Bestemmelserne tænkes i givet fald i første række udmøntet ved fastsættelse af grænseværdier for den maksimalt tilladte støj fra anlægget. Det vil herefter påhvile Fjordforbindelsen Frederikssund at tilrettelægge byggeriet således, at de fastsatte grænseværdier til enhver tid overholdes.

Grænseværdierne udtrykkes som udgangspunkt i overensstemmelse med den almindelige metodik, fx Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993, "Beregning af ekstern støj fra virksomheder". Grænseværdier for støj vil således være angivet som det ækvivalente, korrigerede støjniveau i dB(A).

Selve grænseværdien for støj mv. fastsættes efter et samlet skøn over hensynet til byggeriet og hensynet til naboerne samt på baggrund af VVM-redegørelsen for projektet. Til brug for denne afvejning vil Transportministeriet, når det skønnes hensigtsmæssigt, bl.a. høre Sundhedsstyrelsen og miljøministeren, inden reglerne udstedes.

Det vil normalt være en forudsætning for udnyttelse af den foreslåede hjemmel i § 3, *stk. 1*, at det kan godtgøres, at håndtering af miljøforholdene efter den gældende miljøretlige regulering vil medføre en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget i forhold til de forudsætninger for anlæg og tidsplan m.m., der er lagt til grund for dette lovforslag. Hvornår dette er tilfældet, beror på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde og afhænger f.eks. af anlægsfasen og karakteren af arbejdet m.v. Det er dog klart, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af anlægget vil være omfattet. Forsinkelsen eller fordyrelsen skal således som minimum være væsentlig i relation til forudsætningerne for lovforslaget. Eksempelvis vil en mindre forsinkelse på f.eks. få dage således som altovervejende udgangspunkt ikke være tilstrækkeligt til at begrunde, at den almindelige miljøretlige regulering erstattes af regler udstedt med hjemmel i bestemmelsens *stk. 1*.

Hvorvidt der er tale om en væsentlig fordyrelse af anlægget vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det kan indgå som et moment, at der under normale omstændigheder vil skulle være tale om fordyrelse af anlægsprojektet med mindst 20 mio. kr., før en fordyrelse kan betragtes som væsentlig.

Det er forudsat, at anlægsarbejdet gennemføres i henhold til en realistisk tidsplan, inklusive mulighed

for eventuelle mindre forsinkelser. Ved vurderingen af, om en forsinkelse er væsentlig, bør der lægges vægt på, om en forsinkelse af et delprojekt også i sig selv medfører en forsinkelse af det samlede anlægsprojekt. Hvis det er muligt at tilpasse anlægsprojektets overordnede tidsplan, således at et forsinket delprojekt ikke har indflydelse på det samlede anlægsprojekts tidsplan, vil delprojektets forsinkelse ikke udgøre en væsentlig forsinkelse i bestemmelsens forstand. Hvorvidt en forsinkelse i øvrigt er væsentlig, vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et moment, at det samlede anlægsprojekt forsinkes med enkelte måneder.

Samlet set skal transportministeren ved den konkrete vurdering foretage en afvejning af de sundheds- og miljømæssige konsekvenser, som er årsag til forsinkelsen eller fordyrelsen, over for de økonomiske konsekvenser. Det er samlet set klart, at anvendelse af § 3 forudsætter, at der ud fra en samlet, konkret afvejning ellers vil være udsigt til en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægsprojektet i forhold til de budgetmæssige og tidsmæssige rammer, der er forudsætningen for lovforslaget.

Det foreslås i *stk. 2*, at miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf ikke finder anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der er omfattet af regler udstedt efter *stk. 1*. I det omfang transportministeren udsteder regler, overgår disse aktiviteter til udelukkende at være reguleret af disse regler.

Transportministeren skal i hvert enkelt tilfælde, hvor ministeren vælger at gøre brug af kompetencen efter *stk. 1*, nærmere angive forholdet mellem den udstedte regulering og den gældende miljøbeskyttelseslov.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren afgør, om der ved ændringer af anlægget af den nye fjordforbindelse, der kan være til skade for miljøet, og som skyldes regler fastsat efter *stk. 1*, skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse. Transportministeren forestår udarbejdelsen af VVM-redegørelsen og foretager offentliggørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder, herunder Frederikssund Kommune. Transportministeren kan herefter godkende en eventuel ændring af anlægget. Transportministeren kan bemyndige Vejdirektoratet til at foretage den faktiske udarbejdelse af en VVM-redegørelse.

Bestemmelsen tager sigte på ændringer i anlægsfasen, der følger de af transportministeren fastsatte regler efter *stk. 1*, og som helt undtagelsesvist ikke eller kun tvivlsomt kan holdes inden for den allerede gennemførte VVM-redegørelse. Dette gælder således ændringer af fremgangsmåderne i byggeriet, når disse er til skade for miljøet, hvilket svarer til pkt. 13 a i VVM-direktivets bilag II og pkt. 14 i VVM-bekendtgørelsens bilag 2.

Den tiltænkte proces vedrørende en eventuel supplerende VVM-redegørelse vil indebære, at transportministeren kan bemyndige Vejdirektoratet til at gennemføre VVM-redegørelsen, herunder forestå at sende den supplerende VVM-redegørelse i høring, varetage behandlingen af indkomne høringssvar og udarbejde et beslutningsgrundlag for den endelige godkendelse af VVM-redegørelsen.

Det foreslås i *stk. 4*, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler for gennemførelsen af VVM-redegørelsen. Den foreslåede bemyndigelse kan anvendes til at fastsætte konkrete fravigelser af de almindelige procedureregler i VVM-bekendtgørelsen, herunder om fristen for høringen over en supplerende VVM-redegørelse, hvis det skønnes nødvendigt under hensynstagen til byggeriets fremdrift, jf. de under bemærkningerne til § 3, *stk. 1*, angivne forudsætninger for anvendelse af § 3, *stk. 1*. I alle tilfælde skal reglerne sikre, at offentligheden får en – under hensynstagen til høringsmaterialets omfang og karakter – rimelig tid til at afgive bemærkninger i forbindelse med høringen.

Ved administrationen af *stk. 3* og *4* forudsættes de i bestemmelserne nævnte afgørelser og de fastsatte regler under alle omstændigheder at leve op til kravene i VVM-direktivet.

Til § 4

I § 4, *stk. 1*, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om kompensation for gener og

ulemper forbundet med gennemførelsen af anlægsprojektet, hvis transportministeren beslutter at regulere gener eller forurening ved udstedelse af regler efter forslaget § 3, stk. 1.

Lovforslaget giver mulighed for, at der kan indføres en lovbestemt kompensationsordning til beboere og sommerhusejere, som udsættes for forurening og gener, der er større, end hvad miljøbeskyttelsesloven og reglerne udstedt i medfør heraf normalt tillader. Det er ikke hensigten med forslaget at tilsidesætte eller ændre i den adgang til erstatning eller kompensation, der i øvrigt stilles til rådighed efter de naboretlige regler.

Ved beboere forstås personer, der har folkeregisteradresse i en berørt bolig samtidig med, at beboeren rent faktisk bor i boligen. Undtaget fra ordningen er dog hjemmeboende børn under 18 år.

Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om kredsen af berettigede, størrelsen af kompensationsordningen, udbetaling, frister m.v.

Ved fastsættelse af regler om kompensation er det hensigten, at ordningen skal opbygges således, at Vejdirektoratet skal offentliggøre støjudbredelseskort og eventuelle supplerende oplysninger om kompensationsordningen med baggrund i de fastsatte regler, herunder erstatningskategorier, ligesom Vejdirektoratet af egen drift skal fremsende et kompensationstilbud til den kreds af borgere, der er omfattet af kompensationsordningen.

Hvis beboerne accepterer tilbuddet, udbetales kompensationen af Vejdirektoratet. Kompensationen udbetales i den måned, kompensationen vedrører, med lige stor andel til hver af husstandens erstatningsberettigede beboere. Det er hensigten, at transportministeren fastsætter nærmere regler om det praktiske forløb i den forbindelse.

I stk. 2 foreslås det, at Ekspropriationskommissionen træffer afgørelse om kompensation efter reglerne udstedt i medfør af § 3, stk. 1, hvis Vejdirektoratet og den kompensationsberettigede ikke forinden kan blive enige om en aftale efter stk. 1, og beboeren derfor ikke ønsker at acceptere det fremsatte tilbud om kompensation. Hvis kommissionen finder det hensigtsmæssigt, kan sådanne sager behandles på skriftligt grundlag uden besigtigelse og efter en høring af parterne i overensstemmelse med forvaltningslovens regler herom.

Kommissionen behandler som altovervejende hovedregel sagen efter den regulering, der er udstedt efter stk. 1. Det er dog tanken, at Ekspropriationskommissionen ligesom i dag vil kunne fravige taksterne til gunst for de kompensationsberettigede beboere, hvis der foreligger helt særlige forhold. Disse særlige forhold vil typisk være af sundhedsmæssig karakter, der derfor kræver en særlig kompensation til imødekommelse af disse særlige sundhedsmæssige behov.

Endelig fremgår det af bestemmelsen, at sager om kompensation behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven). Som følge heraf kan Ekspropriationskommissionens afgørelser indbringes for taksationskommissionerne og i sidste ende for domstolene, dog først når taksationskommissionen afgørelse foreligger. Kompensationen udbetales med tilbagevirkende kraft og først i det øjeblik, hvor endelig afgørelse foreligger.

Til § 5

Det foreslås i § 5, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af denne lov, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet efter loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat mv. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 2, 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,

såfremt omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser mv. er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelsen af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være ”uoverkommeligt dyre”. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen, herunder den praksis fra EU-domstolen, der knytter sig hertil. Forslaget gælder forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven. Det drejer sig bl.a. om de regler, transportministeren kan fastsætte med hjemmel i forslagets §§ 3 og 4. Det bemærkes i den forbindelse, at EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og at konventionen derfor også til dels er 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) 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Til § 6

Det foreslås i *stk. 1*, at der gives hjemmel til, at Vejdirektoratet eller den, som Transportministeren bemyndiger hertil, på privat ejendom kan få foretaget de nødvendige arkæologiske forundersøgelser på projektstrækningen. Vejdirektoratet eller den, som transportministeren bemyndiger hertil, kan således få adgang til privat ejendom mod behørig legitimation og uden retskendelse, jf. grundlovens § 72. De arkæologiske forundersøgelser vil skulle gennemføres i henhold til museumsloven.

Hjemlen gør det muligt at igangsætte arkæologiske forundersøgelser straks efter vedtagelse af anlægsloven.

Det bemærkes, at den foreslåede bestemmelse alene regulerer anlægsmyndighedens ret til at få foretaget arkæologiske forundersøgelser hos lodsejeren samt fastsætter regler for det varsel, der skal gives lodsejeren før gennemførelse af disse undersøgelser. Gennemførelse af de arkæologiske forundersøgelser reguleres i museumsloven.

Det foreslås i *stk. 2*, at der mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser skal gives besked til de berørte grundejere eller brugere. Beskeden forudsættes som udgangspunkt leveret ved brev, med mindre forhold taler for en alternativ leveringsmetode, fx ved mail. Hvis det ikke er muligt at levere beskeden, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i de lokale medier.

Det foreslås i *stk. 3*, at erstatning for skader som følge af de i *stk. 1* foreslåede undersøgelser fastsættes ved aftale mellem skadelidte og anlægsmyndigheden, eller, i tilfælde af uenighed mellem skadelidte og anlægsmyndigheden, af taksationsmyndighederne efter lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Der vil almindeligvis være tale om skader på afgrøder, beplantning og befæstede arealer samt evt. om bortfald af støtte som følge af ikke-landbrugsmæssig anvendelse af arealerne i forbindelse med, at de arkæologiske søgegrøfter udgraves og færdigregistreres.

Der henvises generelt til de almindelige bemærkninger, afsnit 4.13.

Til § 7

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Det betyder, at transportministeren vil have hjemmel til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriationstidspunktet for ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet. Ved »særligt indgribende« sigtes almindeligvis til en situation, hvor det vurderes, at der er stor sandsynlighed for, at den pågældende ejendom vil blive totaleksproprieret i forbindelse med projektet.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af vejanlægget, er opfyldt, skal

også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde, være opfyldt, førend transportministeren på anmodning fra ejeren kan ekspropriere den pågældende ejendom på et tidspunkt forud for de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på særlige tilfælde kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser for anlægsmyndigheden, eller at ejendommen af ejeren ønskes overtaget på et tidligere tidspunkt begrundet i særlige personlige årsager, herunder sygdom, alder, familieførelse eller andre sociale forhold. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

De ordinære ekspropriationer til vejanlægget vil ske med hjemmel i § 43 i lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011 med senere ændringer og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008. Ekspropriationerne ledes af Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne. Det bemærkes, at vejloven er under en gennemgribende revision. Hjemmel til at foretage ekspropriation findes i den til enhver tid gældende bestemmelse herom i vejloven.

Endvidere foreslås det i *stk. 2*, at erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne efter lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til § 8

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren etablerer den selvstændige offentlige virksomhed ved navn Fjordforbindelsen Frederikssund. I forbindelse med stiftelsen udarbejdes der en åbningsbalance. Transportministeriet indskyder to aktiver: Dels et aktiv i form af et tilgodehavende hos Vejdirektoratet i form af den del af det statslige bidrag på 659,5 mio. kr. (2014-priser), der endnu ikke er afholdt af Vejdirektoratet til forundersøgelser mv., og dels et aktiv i form af retten til at opkræve betaling for passage over den nye fjordforbindelse, jf. den i forslaget til § 1, stk. 1, nr. 1, nævnte højbro. Tilgodehavendet forrentes ikke. Bevillingen forudsættes udbetalt direkte til Vejdirektoratet, således at bevillingen ikke reelt udbetales til Fjordforbindelsen Frederikssund. Tilgodehavendet forudsættes nedbragt i takt med, Vejdirektoratet leverer ydelser som forretningsfører til Fjordforbindelsen Frederikssund.

Med *stk. 2* foreslås det, at Fjordforbindelsen Frederikssunds formue holdes adskilt fra statens formue, hvilket bl.a. er en forudsætning for, at Fjordforbindelsen Frederikssund kan optræde som en selvstændig juridisk person.

Samtidig er det fastsat, at Fjordforbindelsen Frederikssund selv disponerer over anlægs- og driftsmidler inden for de rammer, der måtte være fastsat i vedtægterne.

Transportministeren har efter forslagets *stk. 3* mulighed for at ændre Fjordforbindelsen Frederikssunds navn, hvilket i givet fald vil ske på et virksomhedsmøde, jf. § 11, stk. 2. Det følger i øvrigt af etableringen som en selvstændig offentlig virksomhed, at Fjordforbindelsen Frederikssund i retlig henseende bliver en selvstændig juridisk person og inden for de begrænsninger, der fastlægges i lovgivningen og vedtægter, kan optræde som sådan.

Til § 9

I *stk. 1* fastlægges Fjordforbindelsen Frederikssunds formål, der forudsættes afspejlet i virksomhedens vedtægter. Formålet falder overordnet i to led: Dels etablering af den nye fjordforbindelse ved Frederikssund med tilkørselsveje som beskrevet i § 1, stk. 1, herunder at optage lån til finansiering af etableringen, og dels opkrævning af betaling for passage, jf. § 17, herunder etablering, drift og vedligehold af et betalingsanlæg.

Med *stk. 2* foreslås, at Fjordforbindelsen Frederikssund skal udbyde opgaven med etablering, drift og vedligehold af det betalingsanlæg, der er nævnt i stk. 1. Derudover skal Fjordforbindelsen Frederikssund udbyde opgaven med inddrivelse af betaling for passage af den nye fjordforbindelse ved Frederikssund til en eller flere operatører. Det forudsættes, at Vejdirektoratet i sin egenskab af forretningsfører forestår den

praktiske udførelse og udarbejdelse af materiale og kontrakter, der herefter forelægges for Fjordforbindelsen Frederikssunds bestyrelse.

Det foreslås i *stk. 3*, at Fjordforbindelsen Frederikssund skal anmeldes og registreres i Erhvervsstyrelsen efter reglerne i kapitel 2 i selskabsloven og § 148 i selskabsloven.

Det betyder bl.a., at hvis der sker ændringer vedrørende den udpegede statsautoriserede revisor, jf. lovforslagets § 13, stk. 2, skal det anmeldes til Erhvervsstyrelsen. Hvis revisorskifte sker inden hvervets udløb, skal anmeldelsen vedlægges en fyldestgørende forklaring fra bestyrelsen på årsagen til hvervets ophør, jf. selskabslovens § 148.

Det foreslås i *stk. 4*, at selskabslovens bestemmelser i kapitel 20 om særlige offentliggørelsespligter m.v. for statslige aktieselskaber finder anvendelse på Fjordforbindelsen Frederikssund.

Det betyder f. eks., at Fjordforbindelsen Frederikssund forpligtes til, på lige fod med statslige aktieselskaber, hurtigst muligt at give meddelelse til Erhvervsstyrelsen om væsentlige forhold, der vedrører Fjordforbindelsen Frederikssund, og som kan antages at få betydning for Fjordforbindelsen Frederikssunds fremtid, medarbejdere, ejere og kreditorer, jf. § 354 i selskabsloven.

Det betyder f. eks. også, at Fjordforbindelsen Frederikssund er forpligtet til at følge de regler, som Erhvervsstyrelsen fastsætter om offentliggørelse af meddelelser efter selskabslovens § 354 og øvrige dokumenter m.v., som statslige aktieselskaber skal offentliggøre i Erhvervsstyrelsens it-system.

Endvidere betyder det, at Fjordforbindelsen Frederikssund, jf. selskabslovens § 356, skal offentliggøre sine vedtægter og årsrapport på Fjordforbindelsen Frederikssunds hjemmeside.

Til § 10

Det foreslås i *stk. 1*, at Fjordforbindelsen Frederikssund ledes af en bestyrelse på 5 medlemmer, der bistås af en forretningsfører. Bestyrelsen varetager Fjordforbindelsen Frederikssunds overordnede og strategiske ledelse, og herunder fører tilsyn med forretningsførerens varetagelse af den daglige administration af Fjordforbindelsen Frederikssund.

Bestyrelsen vil være ansvarlig for Fjordforbindelsen Frederikssunds virksomhed og organisation over for transportministeren og kan ifalde ansvar efter dansk rets almindelige regler. Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål, som er af væsentlig betydning, herunder om den overordnede tilrettelæggelse af Fjordforbindelsen Frederikssunds arbejde inden for de retningslinjer, som er fastlagt i vedtægten. Bestyrelsen bistås af en forretningsfører, hvis opgaver er nærmere beskrevet i bemærkningerne til *stk. 5*. I forbindelse med stiftelsen af den selvstændige offentlige virksomhed Fjordforbindelsen Frederikssund registreres Vejdirektoratets direktion som direktion i virksomheden.

Det følger af forslaget til *stk. 2*, at Transportministeren på et virksomhedsmøde, jf. § 11, stk. 2, udpeger 5 bestyrelsesmedlemmer, heraf 2 efter indstilling fra Frederikssund Kommune. Det foreslås, at bestyrelsesmedlemmerne udpeges for en periode på 2 år. Transportministeren beslutter, hvem der skal varetage posterne som formand og næstformand. Transportministeren kan genudpege bestyrelsesmedlemmerne, ligesom transportministeren til enhver tid på et virksomhedsmøde kan afsætte de udpegede bestyrelsesmedlemmer. Såfremt transportministeren afsætter bestyrelsesmedlemmer, der er udpeget efter indstilling fra Frederikssund Kommune, vil kommunen herefter skulle indstille nye bestyrelsesmedlemmer.

Bestyrelsesmedlemmerne udpeges ud fra samfunds-, ledelses- og forretningsmæssige hensyn og således, at bestyrelsen repræsenterer indsigt i økonomiske- og finansieringsmæssige forhold. Det må derfor forventes, at bestyrelsens sammensætning kan være forskellig i henholdsvis anlægsfasen og efter anlægsfasen. Det forudsættes desuden, at bestyrelsen samlet set skal have kompetencer, som generelt er nødvendige for at kunne drive Fjordforbindelsen Frederikssund på den bedst mulige måde.

Det foreslås i *stk. 3*, at bestyrelsen forpligtes til at orientere ejeren om forhold vedrørende Fjordforbindelsen Frederikssunds virksomhed, som er af væsentlig økonomisk, politisk eller strategisk betydning,

i lighed med hvad der gælder for bestyrelser i aktieselskaber. Dette omfatter bl.a. orientering om hændelser, der medfører større fravigelser i tidligere udmeldte budgetter eller væsentlige ændringer i Fjordforbindelsen Frederikssunds strategi. Orienteringen af ejeren skal ske i så god tid, at ejeren får den fornødne tid til at forholde sig til den konkrete sag. Bestyrelsens pligter i forhold til ejeren vil fremgå af Fjordforbindelsen Frederikssunds vedtægt.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.

Det foreslås i *stk. 4*, at formanden og næstformanden for bestyrelsen må ikke udføre hverv for Fjordforbindelsen Frederikssund, der ikke er en del af hvervet som bestyrelsesformand og næstformand. Formanden og næstformanden kan dog, hvor der er særligt behov herfor udføre opgaver, som den pågældende bliver anmodet om at udføre af og for bestyrelsen. Bestemmelsen svarer til, hvad der gælder for statslige aktieselskaber, jf. § 114 i selskabsloven.

Det foreslås i *stk. 5*, at forretningsføreren er Vejdirektoratet. Det er hensigten, at opgavefordelingen mellem bestyrelsen og forretningsføreren skal svare til opgave- og kompetencefordelingen i kapitalselskaber. Det foreslås endvidere, at forretningsføreren skal udarbejde samt forelægge årsregnskab for bestyrelsen. Udgangspunktet er årsregnskabslovens kapitel 2 om ledelsens ansvar for aflæggelse af årsrapport jf. lovforslagets § 13, stk. 4. Det betyder, at forretningsføreren og bestyrelsen f. eks. vil skulle underskrive ledelsespåtegningen. Det foreslås desuden, at bestyrelsen fastlægger nærmere retningslinjer for forretningsføreren opgaver i form af en instruks.

Det foreslås i *stk. 6*, at Vejdirektoratet skal udarbejde materiale om udbud og indgåelse af kontrakt i forbindelse med anlæg og etablering m.m. af den nye fjordforbindelse, jf. § 1, stk. 1, samt opgaven med etablering, drift og vedligehold af et betalingsanlæg og opgaven med inddrivelse af betaling for passage, jf. § 9 stk. 1. Udbudsmateriale og kontrakter forelægges for og godkendes af bestyrelsen.

Bestemmelsen betyder, at alle væsentlige beslutninger om udbud og lignende skal træffes af Fjordforbindelsen Frederikssunds bestyrelse, således vedrørende udbudsmaterialet, der sendes i offentligt udbud, samt indstilling om kontraktindgåelse m.m. efter, at udbudsrunderen er afsluttet. Herved sikres bl.a., at bestyrelsen får overblik over, hvor store udgifter der må forventes at opstå i forbindelse med etableringen af den faste forbindelse og tilkørselsvejene. Disse beslutninger har betydning, når Fjordforbindelsen Frederikssund optager lån, jf. § 14. Beslutningerne har også betydning for bestyrelsens fastsættelse af takster for betalingen for passage over den faste forbindelse, jf. § 17.

Det foreslås i *stk. 7*, at Vejdirektoratet stiller det nødvendige antal medarbejdere og øvrige ressourcer for varetagelse af Fjordforbindelsen Frederikssunds virksomhed, herunder til administration samt varetagelse af Fjordforbindelsen Frederikssunds gælds- og formueforvaltning.

Vejdirektoratet vil således være forpligtet til at stille medarbejdere med de fornødne kvalifikationer til rådighed for arbejdet med Fjordforbindelsen Frederikssund.

Det foreslås i *stk. 8*, at Fjordforbindelsen Frederikssund betaler Vejdirektoratet for at varetage de i stk. 5-7 nævnte opgaver.

Afregningen til Vejdirektoratet skal være kostprisbaseret, idet Vejdirektoratet ikke skal tjene penge på at varetage opgaven. Modsat skal det sikres, at Vejdirektoratet honoreres for alle de opgaver, som Vejdirektoratet varetager for Fjordforbindelsen Frederikssund inklusive et forholdsmæssigt bidrag til fællesudgifter. Afregningsprincipperne for betalingen fra Fjordforbindelsen Frederikssund til Vejdirektoratet fastsættes af transportministeren.

Bestyrelsen for Fjordforbindelsen Frederikssund kan rekvirere ekstra ressourcer fra Vejdirektoratet mod betaling ligeledes baseret på kostpris. Vejdirektoratet er således forpligtet til at stille de arbejdsmæssige ressourcer til rådighed for Fjordforbindelsen Frederikssund, som Fjordforbindelsen Frederikssund vil betale for.

Til § 11

Det foreslås i *stk. 1*, at de beføjelser, der tilkommer generalforsamlingen i et aktieselskab, udøves på virksomhedsmødet, jf. *stk. 2*, af transportministeren, som sidestilles med en eneaktionær. Bestyrelsen træffer imidlertid ikke beslutning om ansættelse af en direktion. Vejdirektoratets direktion er alene registreret som direktion i forbindelse med stiftelsen af Fjordforbindelsen Frederikssund, mens de praktiske opgaver udføres i kraft af Vejdirektoratets egenskab som forretningsfører jf. § 10, *stk. 5*.

Transportministerens beføjelser omfatter således bl.a. godkendelse af årsrapporten, fastsættelse af bestyrelsens vederlag, udpegning af medlemmer til bestyrelsen og udpegning af statsautoriseret revisor. Ud over virksomhedsmødet er det hensigten, at transportministeren normalvis afholder kvartalsmøder med Fjordforbindelsen Frederikssund, typisk repræsenteret ved bestyrelsens formand, næstformand og forretningsføreren samt eventuelt andre fra bestyrelsen, revisor eller øvrige personer. På kvartalsmøderne orienteres ministeren om Fjordforbindelsen Frederikssunds status og udvikling, halvårsrapporten samt øvrige væsentlige forhold. Transportministeren kan herudover indkalde til ad hoc møder, når ministeren finder det hensigtsmæssigt. Vedtægterne fastlægger nærmere bestemmelser om kvartalsmøder og ad hoc møder.

Det foreslås i *stk. 2*, at Fjordforbindelsen Frederikssund afholder generalforsamling i form af et virksomhedsmøde. De nærmere bestemmelser vedrørende afholdelsen af virksomhedsmødet vil fremgå af vedtægterne for Fjordforbindelsen Frederikssund og de særlige krav, der gælder for statslige aktieselskaber. Det betyder bl.a., at virksomhedsmødet vil være åbent for pressen.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren fastsætter vedtægter for virksomheden Fjordforbindelsen Frederikssund. Vedtægterne skal indeholde nærmere retningslinjer for virksomhedens udøvelse. Vedtægterne vil overordnet set blive fastlagt efter principperne i selskabslovens § 28 vedrørende vedtægters mindstekrav i aktieselskaber og de særlige krav, der gælder for statslige aktieselskaber. Det vil i vedtægten for bestyrelsen blive fastlagt, at bestyrelsen skal vedtage en forretningsorden, der indeholder nærmere retningslinjer for bestyrelsens varetagelse af sit hverv. Bestyrelsen skal desuden i vedtægterne fastsætte regler for håndtering af klager, jf. bemærkningerne til § 21, *stk. 2*.

Vedtægterne for Fjordforbindelsen Frederikssund vil blandt andet komme til at indeholde bestemmelser om investeringer og andre dispositioner, der skal forelægges transportministeren til godkendelse på et virksomhedsmøde eller til orientering på et kvartalsmøde, ligesom det vil blive fastslået, at bestyrelsens formand og næstformand er forpligtet til at orientere transportministeren om sager af væsentlig betydning for virksomheden. Vedtægterne vil herefter fremstå som transportministerens instruks til virksomhedens ledelse. Vedtægterne skal anmeldes til Erhvervsstyrelsen, og vedtægterne vil blive offentligt tilgængelige. Transportministeren kan ændre vedtægterne.

Til § 12

Fjordforbindelsen Frederikssund vil som selvstændig offentlig virksomhed i det væsentlige blive underkastet de vilkår, der gælder for statslige aktieselskaber. Dette gælder således også de regler i aktieselskabsloven vedrørende selskaber optaget til handel på et reguleret marked, som i dag finder anvendelse på statslige aktieselskaber, og som skal sikre en betydelig grad af åbenhed omkring virksomhedens forhold. Dette svarer til den ordning, der gælder for bl.a. DSB, Energinet.dk og Naviair.

De vilkår, Fjordforbindelsen Frederikssund ikke bliver underkastet, har baggrund i, at der i virksomheden ikke er en aktiekapital, ligesom det er tilfældet for de ovenfor nævnte øvrige selvstændige, offentlige virksomheder. Det betyder bl.a., at selskabslovens regler om udvidelse af aktiekapitalen ikke er relevante for Fjordforbindelsen Frederikssund.

Til § 13

Det foreslås i *stk. 1*, at de regler i årsregnskabsloven, der gælder for aktieselskaber, herunder statslige aktieselskaber, finder anvendelse for Fjordforbindelsen Frederikssund med de tilpasninger Fjordforbindel-

sen Frederikssund udfærdiger et årsregnskab, samt en årsrapport og en halvårsrapport efter årsregnskabslovens regler, som i det hele finder anvendelse, herunder også de særlige regler vedrørende selskaber optaget til handel på et reguleret marked, som i dag finder anvendelse for statslige aktieselskaber. Bestemmelsen medvirker til, at der sikres åbenhed omkring virksomhedens forhold, idet regnskaberne vil være underkastet samme indholdsmæssige krav, som stilles til børsnoterede virksomheder.

Årsregnskabsloven finder i sin helhed anvendelse for Fjordforbindelsen Frederikssund, herunder de i årsregnskabsloven indeholdte bestemmelser om pligt til at indsende oplysninger til Erhvervsstyrelsen. Tilsvarende vil den kompetence og de sanktionsbeføjelser, som tilkommer Erhvervsstyrelsen efter selskabsloven og årsregnskabsloven i forbindelse med, at et selskabs ledelse, her forretningsføreren, ikke opfylder pligten til at indsende oplysninger m.v., finde anvendelse. Efter de gældende regler i selskabsloven- og årsregnskabsloven kan der pålægges tvangsbøder, ligesom der i visse tilfælde kan ifaldes straf i form af bøder.

Det foreslås i *stk. 2*, at Fjordforbindelsen Frederikssunds årsrapport revideres af en statsautoriseret revisor og af rigsrevisor. Dermed sidestilles Fjordforbindelsen Frederikssund som omfattet af lov om revisionen af statens regnskaber mv., jf. den lovs § 2, stk. 1, nr. 3, hvorefter regnskaber for selvstændige offentlige virksomheder, der er oprettet ved lov, er omfattet af Rigsrevisionens revision. Efter samme lovs § 2, stk. 2, 1. pkt., kan revisionen af Fjordforbindelsen Frederikssunds regnskaber udføres i samarbejde med andre revisorer, når dette er bestemt ved lov. Med *stk. 2* sikres det, at revisionen udføres i overensstemmelse med god offentlig revisionsskik, jf. § 3 i lov om revisionen af statens regnskaber m.m., der omfatter finansiell revision, forvaltningsrevision og juridisk-kritisk revision.

I *stk. 3* foreslås det, at rigsrevisor tillige udøver forvaltningsrevision i Fjordforbindelsen Frederikssund i overensstemmelse med § 3 i lov om revisionen af statens regnskaber m.v.

Det foreslås i *stk. 4*, at den reviderede årsrapport forelægges til godkendelse på et virksomhedsmøde. Det vil fremgå af vedtægterne for Fjordforbindelsen Frederikssund, at transportministeren skal godkende virksomhedens årsrapport.

Til § 14

Det foreslås i *stk. 1*, at Fjordforbindelsen Frederikssund kan optage lån til varetagelse af sin virksomhed.

Med henblik på at finansiere etableringen af den faste broforbindelse over Roskilde Fjord og tilkørselsanlæg, skal Fjordforbindelsen Frederikssund have mulighed for at optage lån til sådanne formål. Samtidig er det nødvendigt, at Fjordforbindelsen Frederikssund i lighed med private virksomheder får mulighed for at aftale en driftskredit med et pengeinstitut.

Finansieringen skal dække den del af det samlede anlægsprojekt, som ikke er dækket af statsligt tilskud. Det er hensigten, at udgifter til drift, vedligeholdelse og reinvesteringer af den nye faste fjordforbindelse med tilkørselsveje afholdes af Vejdirektoratet, hvilket indebærer, at Fjordforbindelsen Frederikssund ikke optager lån til finansiering af disse udgifter.

Fjordforbindelsen Frederikssund kan indgå aftale om varetagelse af den praktiske opgave med at optage og afdrage lånet samt de aktiviteter, der er forbundet hermed. Det er hensigten at Sund og Bælt Holding A/S skal varetage denne opgave.

Det foreslås i *stk. 2*, at lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige vilkår. Finansministeren bemyndiges til at yde statsgaranti for betaling af renter og afdrag. Dette gælder også i tilfælde af en eventuel refinansiering. Finansministeren er endvidere bemyndiget til i det omfang, det måtte anses for hensigtsmæssigt, at dække Fjordforbindelsen Frederikssunds finansieringsbehov gennem statslån. Sådanne lån må ikke ydes på bedre vilkår end dem, som staten selv kan opnå som låntager.

I *stk. 3* foreslås, at Fjordforbindelsen Frederikssund én gang årligt orienterer transportministeren om

status for langtidsbudget, indtægter, udgifter og udvikling i balancen. I tilfælde af, at der efterfølgende sker væsentlige ændringer, orienteres transportministeren herom.

Til § 15

Det foreslås i § 15, at Fjordforbindelsen Frederikssund ikke er skattepligtig. Dette medfører, at Fjordforbindelsen Frederikssund ikke beskattes af sine indtægter, navnlig de indkrævede betalingerne for passage af den nye fjordforbindelse. Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med Fjordforbindelsen Frederikssunds formål om at opkræve betaling for passage af den nye forbindelse til tilbagebetaling af de optagne lån. Taksterne fastsættes ud fra et udgangspunkt om en samlet tilbagebetalingstid på 40 år, men det kan ikke afvises, at der i enkelte regnskabsår genereres et overskud, der uden denne bestemmelse ville være skattepligtig. Bestemmelsen betyder dermed, at alle indtægter forbliver i Fjordforbindelsen Frederikssund. I modsat fald vil tilbagebetalingstiden blive forlænget. Da Vejdirektoratet ejer broen, kan der ikke foretages skattemæssige afskrivninger.

Til § 16

Det foreslås i § 16, at Fjordforbindelsen Frederikssund skal tegne de forsikringer, der er nødvendige for virksomheden. Som selvstændig offentlig virksomhed bliver Fjordforbindelsen Frederikssund ikke omfattet af den selvforsikringsordning, der gælder for statsinstitutioner. Fjordforbindelsen Frederikssund skal derfor etablere alle nødvendige forsikringer for Fjordforbindelsen Frederikssund, herunder lovpligtige forsikringer. Dette forudsættes gjort i forbindelse med etableringen af virksomheden. Det bemærkes desuden, at Vejdirektoratet i forbindelse med selve anlægget, jf. forslaget § 1, stk. 1, vil være omfattet af den selvforsikringsordning, der gælder for statsinstitutioner.

Til § 17

Det foreslås i *stk. 1*, at Fjordforbindelsen Frederikssund opkræver betaling for passage af biler over den nye fjordforbindelse ved Frederikssund. Med biler menes f.eks. både personbiler, busser og lastbiler, jf. færdselslovens § 2, nr. 2. Dette indebærer, at betaling for passage ikke pålægges motorcykler. Det vurderes uforholdsmæssigt ressourcekrævende at skulle foranstalte nummerpladegenkendelse på motorcykler, der kun har registreringsnumre bagpå. I modsætning til Storebæltsforbindelsen, hvor betalingsanlægget er udformet med bom, skal betalingsanlægget på den nye fjordforbindelse udføres som et free-flow-anlæg. Derfor undtages motorcyklister.

Eventuelle klager over opkrævning af betaling for passage vil skulle håndteres på privatretligt grundlag. Dette betyder, at forvaltningslovens afgørelsesbegreb ikke finder anvendelse på virksomhedens behandling af klager. Dette system følger den ordning, der i forvejen er kendt fra de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Hvis der ikke kan opnås enighed mellem virksomheden og klager, vil sagen skulle afgøres ved domstolene.

Konkret er det bestyrelsens opgave i forbindelse med udarbejdelsen af sine vedtægter at vedtage retningslinjer for behandling af klager, jf. § 11, stk. 3.

Det foreslås i *stk. 2*, at betalingens størrelse fastsættes af Fjordforbindelsen Frederikssunds bestyrelse.

Bestyrelsen fastsætter betalingen ud fra en forudsætning om, at tilbagebetalingen af de lån, som er nævnt i *stk. 1*, sker inden for 40 år. Tilbagebetalingstiden vil under alle omstændigheder være behæftet med en vis usikkerhed. Der henvises til de almindelige bemærkninger, punkt 2.

På tidspunktet for åbningen af forbindelsen vil taksten fastsættes med udgangspunkt i den brugerfinansieringsanalyse, Sund & Bælt Partner A/S gennemførte i 2010-2011. Taksten for passage blev beregnet til 14 kr. for personbiler og 41 kr. for lastbiler inklusive moms (opgjort i 2013-priser). Taksterne for passage vil således som udgangspunkt blive fastsat til dette niveau, prisreguleret til det gældende år for åbning af forbindelsen. Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 3.3.1.

Bestyrelsen vil kunne fastsætte rabatorordninger, f.eks. i form af weekendrabatter og lign. Bemyndigelsen

gælder alene generelle rabatter og giver således ikke adgang til, at bestyrelsen kan fastsætte individuelle rabatter til virksomheder, foreninger el. lign.

Muligheden for rabatordninger ændrer ikke på, at bestyrelsen fastsætter betalingen ud fra en forudsætning om, at tilbagebetalingen af lånene sker inden for 40 år.

Det foreslås i *stk. 3*, at de i *stk. 1* nævnte betalinger offentliggøres på Fjordforbindelsen Frederikssunds hjemmeside. Takster for passage af den nye fjordforbindelse og administrative gebyrer vil først kunne opkræves, når de er offentliggjort på Fjordforbindelsen Frederikssunds hjemmeside.

Til § 18

Det foreslås i *stk. 1*, at betalingsforpligtelsen påhviler køretøjets ejer eller registrerede bruger. For dansk indregistrerede køretøjer vil dette kunne krydstjekkes i DMR (Digitalt motorregister). Hvis brugeren ikke er registreret her, vil betalingspligten påhvile den registrerede ejer af køretøjet.

Det forudsættes, at betaling på grundlag af køretøjsudstyr aftales i forbindelse med kontrakten mellem Fjordforbindelsen Frederikssund og operatøren eller udstederen. Det er derfor ikke nødvendigt med særlige bestemmelser i denne lov om dette forhold.

Der kan opregnes en række situationer, hvor føreren af bilen ikke er samme person som den, der er bilens ejer eller registrerede bruger. Dette er fx tilfældet ved privat udlån eller leje af bil eller i tilfælde af brugstyveri.

Det er ikke fundet nødvendigt i denne lov at fastsætte nærmere regler for det tilfælde, hvor en passage sker med brugsstjålet køretøjsudstyr eller hvor andre forhold gør, at ejeren eller den registrerede bruger ikke vedkender sig passagen. Dette spørgsmål må dels afklares erstatnings- og strafferetligt mellem de private parter, ligesom andre tvivlsspørgsmål om passage må afklares dels aftaleretligt mellem udbyderen og dennes kunde, dels mellem virksomheden Fjordforbindelsen Frederikssund og udbyderen.

For så vidt angår udenlandske køretøjer, der ikke er registreret i DMR, påhviler betalingen ejeren af køretøjet. Hvis køretøjet ikke er indregistreret i et land, med hvilket Danmark har en bilateral aftale om udveksling af informationer i de nationale motorregistre, sendes sagen til videre behandling hos European Parking Collection (EPC) eller et tilsvarende selskab, der behandler opkrævning på færdselsområdet for overtrædelse af betalingspligter m.v. begået af køretøjer registreret i et andet land end det, hvor betalingsforpligtelsen blev stiftet.

Til § 19

Forudsætningen for betaling for broforbindelsen er, at der er tale om et såkaldt free-flow system, hvor bilisterne ikke skal standse eller nedsætte deres hastighed i forbindelse med betaling for passage af broen. Dette sikrer trafikanterne den størst mulige tidsgevinst set i forhold til den eksisterende broforbindelse – Kronprins Frederiks Bro. Derfor er der ikke i anlægsprojektet projekteret med mulighed for manuel betaling eller etablering af bomme, som det kendes fra eksempelvis Storebæltsbroen og Øresundsbron.

Det foreslås således i *stk. 1*, at betaling for passage som hovedregel skal ske automatisk ved hjælp af køretøjsudstyr til elektronisk betalingsopkrævning. Bestemmelsen indebærer, at køretøjet kan anvende gyldigt køretøjsudstyr ved passage af den nye fjordforbindelse. Det betyder, at den betalingspligtige kan indgå aftale med en godkendt udsteder af elektronisk køretøjsudstyr (betalingsboks).

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/52/EF om interoperabilitet mellem elektroniske bompengesystemer i fællesskab åbner markedet for andre udstedere af betalingsbokse. Det betyder, at udstedere, hvis elektroniske køretøjsudstyr anvendes i andre lande, og lever op til direktivets kriterier, kan få adgang til at levere tjenesteydelser til betalingspligtige for passage af fjordforbindelsen.

Allerede i dag er der etableret det fællesnordiske Easy-Go samarbejde, hvor det er muligt at anvende enten den danske betalingsboks BroBizz, betalingsboksen AutoBizz fra rederiet Scandlines og den norske

betalingsboks AutoPASS på færgeoverfarter, broer, tunneller og betalingsveje i Norge, Sverige og Danmark. Herved kan trafikanter fra fx Norge og Sverige, der allerede har en BroBizz, Autobizz eller en AutoPASS betalingsboks, anvende denne ved betaling på fjordforbindelsen.

Frem til åbningen af fjordforbindelsen forventes det, at flere lande vil have udviklet elektronisk køretøjsudstyr, der opererer inden for samme teknologiske ramme, og derfor kan anvendes i flere landes betalingssystemer. En større udbredelse af interoperabilitet mellem betalingssystemer i Europa i de kommende år, vil betyde, at trafikanter fra flere lande, kan erhverve sig køretøjsudstyr, der kan anvendes i mange betalingssystemer, herunder også på fjordforbindelsen.

Det må forventes, at der vil være en mindre restgruppe af lejlighedsvis trafikanter, der ikke har et godkendt køretøjsudstyr. Disse trafikanter vil i de fleste tilfælde kunne passere den gamle broforbindelse (Kronprins Frederiks Bro) i det omfang, der ikke er tale om lastbiler og lastvognstog, jf. forslaget § 2, stk. 1.

Udsteder forestår indgåelse af aftaler med den betalingspligtige om anvendelse af køretøjsudstyret. Det er udsteders opgave at stille sådant køretøjsudstyr til rådighed, og at dette ved signal eller anden indikation giver den betalingspligtige mulighed for løbende at sikre sig, at køretøjsudstyret fungerer korrekt.

For det tilfælde, at operatøren konstaterer, at der er uoverensstemmelser mellem data om betaling for passage angivet af køretøjsudstyret og faktiske observationer, skal det i aftalegrundlaget nærmere fastlægges, hvem der bærer den økonomiske risiko herfor.

Det foreslås i *stk. 2*, at køretøjer, der ikke har køreudstyr til elektronisk betaling, jf. *stk. 1*, eller hvis dette ikke er i funktion på betalingstidspunktet, registreres ved hjælp af kameraoptagelse af køretøjets nummerplade. Hjemlen til at foretage kameraoptagelse findes i § 6, stk. 1, nr. 6, i lov om behandling af personoplysninger (persondataloven).

Det foreslås i *stk. 3*, at der ved registrering via kameraoptagelse, jf. *stk. 2*, pålægges et administrationsgebyr svarende til de ekstra omkostninger, der er forbundet med denne registreringsmetode. Administrationsgebyret pålægges dog ikke, når registrering via kameraoptagelse skyldes svigt i det tekniske udstyr, som den betalingspligtige ikke kan gøres ansvarlig for.

Bestemmelserne i *stk. 3* gælder for både danske og udenlandske køretøjer. Det vurderes for så vidt angår udenlandske køretøjer på fjordforbindelsen, at andelen set i forhold til det samlede antal passager vil være relativ lille. Fjordforbindelsen er forholdsvis lokal og er ikke placeret i umiddelbar nærhed af internationale vejforbindelser med en stor andel af udenlandsk trafik.

Sammenholdt med, at det i de kommende år forventes at blive lettere at benytte de europæiske landes nationale betalingsbokse og lignende køretøjsudstyr i andre landes betalingssystemer, vurderes det ikke, at administrationstillægget vil kunne opleves som en ekstraomkostning, der i særlig grad rammer udenlandske køretøjer, ligesom administrationstillægget i alle tilfælde vurderes at være en nødvendig og proportional foranstaltning som følge af ovenfor nævnte forudsætning om etablering af broforbindelsen som et free-flow-system.

Til § 20

I forslaget til *stk. 1* defineres, hvilke køretøjer, der er fritaget for passage af den nye fjordforbindelse.

Der er i forhold til bestemmelsen om betalingsfritagelse i væsentlig grad taget afsæt i lovbekendtgørelse nr. 896 af 15. august 2011 af lov om afgift af vejbenyttelse, der udmønter Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/62/EF om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer. Her nævnes i artikel 6, stk. 2, nr. a, forsvarets, civilforsvarets, brandvæsenets, andre beredskabstjenesters, ordensmagts og vejvæsenets køretøjer. For så vidt angår vejvæsenets køretøjer, er de i dette tilfælde begrænset til at omfatte Vejdirektoratets køretøjer, når de benyttes i forbindelse med drift, vedligeholdelse og tilsyn med hovedlandevejsnettet omkring og på broforbindelsen.

I *stk. 2* foreslås det, at en forudsætning for fritagelse efter *stk. 1*, er, at køretøjerne er forsynet med køretøjsudstyr til elektronisk betaling. Det forudsættes herved, at installering m.m. af det elektroniske køretøj ikke indebærer væsentlige omkostninger for de parter, der nævnes i *stk. 1*, og at installeringen og anvendelsen af køretøjsudstyret i øvrigt i praktisk er funktionel – dvs., at udstyret ikke fylder mere end fx en BroBizz, der ikke skal fastmonteres eller i øvrigt kræver særlige installationer i køretøjerne.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren bemyndiges til at fritage andre afgrænsede trafikantgrupper for betaling for passage. Bemyndigelsen er navnlig tænkt at kunne finde anvendelse på andre trafikantgrupper, hvis benyttelse af broforbindelsen tjener klare samfundsmæssige interesser, og hvor opkrævning af betaling for passage står i et misforhold til det administrative arbejde, der er forbundet hermed. Fritagelse af yderligere trafikantgrupper vurderes derfor kun at ske undtagelsesvist.

Det bemærkes, at køretøjer, der i henhold til denne bestemmelse er undtaget fra betalingspligt, skal have gyldigt køretøjsudstyr i køretøjet, jf. § 19, *stk. 1*. Dette krav er fastsat med henblik på at reducere omkostningerne ved at administrere betalingsordningen (her fritagelsesordningen) og medvirker til at sikre høj grad af regelefterlevelse efter denne lov.

Til § 21

Det foreslås i *stk. 1*, at operatøren, på vegne af Fjordforbindelsen Frederikssund, kan indhente de nødvendige oplysninger i køretøjsregistret med henblik på at opkræve en betaling og et administrationsgebyr, når et betalingspligtigt køretøj har passeret en betalingsportal uden køretøjsudstyr i funktion på registreringstidspunktet.

Forslagets *stk. 2* beskriver, at operatøren og Fjordforbindelsen Frederikssund kan foretage kameraoptagelse af betalingsportaler samt nærliggende arealer til brug for registrering af køretøjer, der passerer broforbindelsen, samt hjemmel til at opbevare optagelserne. Disse optagelser kan opbevares, indtil betaling er sket, eller klagesag eller søgsmål ved domstolene er afsluttet. Herefter skal oplysningerne slettes. Indsamling og behandling af kameraoptagelser forudsættes at ske inden for rammerne af persondataloven.

Behandling af en eventuel klage over betaling for passage m.m. udgør en privatretlig tvist mellem virksomheden Fjordforbindelsen Frederikssund og pågældende klager. Virksomheden er forpligtet i sine vedtægter at tilvejebringe en procedure for behandling af klager. Hvis der ikke kan opnås enighed mellem virksomheden og klager, vil sagen i sidste ende skulle afgøres ved en domstol. Systemet for behandling af klager vil dermed følge det system, der allerede kendes fra de faste forbindelser over Øresund og Storebælt.

Det foreslås i *stk. 3*, at operatøren på vegne af Fjordforbindelsen Frederikssund, om nødvendigt, kan videregive de i *stk. 1* og *2* nævnte oplysninger og kameraoptagelser til brug for klagesagsbehandling samt sagsbehandling i forbindelse med inddrivelse af fordringer og eventuel sagsbehandling ved domstolene. Videregivelse af kameraoptagelserne forudsættes at ske inden for rammerne af persondataloven.

Til § 22

Efter forslaget til *stk. 1* kan transportministeren fastsætte regler for Fjordforbindelsen Frederikssund om registrering, opbevaring og videregivelse af oplysninger til brug for indsamling, formidling og drift af intelligente transportsystemer (ITS) og indsamling af data til brug for trafikanalyser, forskning m.m. Behandling af oplysninger sker inden for rammerne af persondataloven. Der vil som en del af ordningen med brugerbetaling blive opsamlet data om køretøjernes adfærd på det afgiftsbelagte vejnet. I medfør af § 7 i lov om offentlige veje, jf. lovekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som ændret ved lov nr. 613 af 18. juni 2012, lov nr. 169 af 26. februar 2014 og lov nr. 552 af 2. juni 2014, er transportministeren ansvarlig for at gennemføre en sammenfattende vej- og trafikplanlægning for hele det danske vejnet. Det bemærkes, at vejloven er under en gennemgribende revision. Det ovenfor beskrevne ansvar for vej- og trafikplanlægning findes i den til enhver tid gældende bestemmelse herom i vejloven.

Oplysninger om færdsel på det afgiftsbelagte vejnet er værdifulde bl.a. i forhold til kortlægning af

kørselsmønstre og dermed for Vejdirektoratets løbende opgaver vedrørende planlægning, anlæg og vedligeholdelse af hovedlandevejene samt for det danske vejnet som helhed. Det forudsættes, at reglerne fastsættes inden for rammerne af persondataloven.

Det foreslås i *stk. 2*, at Fjordforbindelsen Frederikssund bl.a. kan fastsætte aftalevilkår om videregivelse af statistiske oplysninger om, hvor mange køretøjer og hvilke køretøjstyper, der har kørt på broforbindelsen, og hvornår kørslen har fundet sted. Oplysningerne er således at sammenligne med statistiske oplysninger. Videregivelse af oplysningerne til Vejdirektoratet vil tjene et samfundsmæssigt formål. Aftalevilkårene fastsættes inden for rammerne af persondataloven.

Til § 23

Det foreslås i *stk. 1*, at Transportministeren fører tilsyn med, at Fjordforbindelsen Frederikssund efterlever bestemmelserne i denne lov. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om tilsyn og håndhævelse af regler udstedt i medfør af § 3, stk. 1 Med bestemmelsens 2. pkt. skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Fjordforbindelsen Frederikssund og/eller Fjordforbindelsen Frederikssunds entreprenører for egen regning skal gennemføre egenkontrol i form af støjmålinger, beregninger mv., eller lade en sådan egenkontrol gennemføre af sagkyndige, herunder af autoriserede, akkrediterede eller lignende sagkyndige. Der kan samtidig fastsættes regler om pligt til, at sådanne støjmålinger, beregninger mv. skal udleveres til kommunerne som tilsynsmyndigheder. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte, at bestemmelser om egenkontrol mv. i miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven skal finde anvendelse.

Med *stk. 2* foreslås det, at Fjordforbindelsen Frederikssund efter anmodning skal stille enhver oplysning om sin virksomhed til rådighed for transportministeren. Der tænkes navnlig på situationer, der kan opstå som led i myndighedsudøvelse, men forpligtelsen er ikke begrænset hertil. Sådanne oplysninger meddeles direkte til transportministeren og ikke på et virksomhedsmøde. Transportministeren fastsætter nærmere regler herom i vedtægterne.

Til § 24

Det foreslås i § 24, at lov om offentlighed i forvaltningen (offentlighedsloven) finder anvendelse på al virksomhed, der udøves af Fjordforbindelsen Frederikssund med undtagelse af de indskrænkninger, der efter offentlighedslovens § 4, stk. 1, gælder for selskaber med en statslig ejerandel på mere end 75 %.

Fjordforbindelsen Frederikssund er 100 % statsejet. Bestemmelsen er med andre ord kun tiltænkt at finde anvendelse, hvis ejerforholdene ændrer sig således for at sikre, at offentlighedsloven også under ændrede ejerforhold vil finde anvendelse for al virksomhed, der udøves af Fjordforbindelsen Frederikssund.

Til § 25

Det foreslås i *stk. 1*, at Transportministeren bemyndiges til at opløse Fjordforbindelsen Frederikssund, når Fjordforbindelsen Frederikssunds gæld til finansiering af den nye fjordforbindelse ved Frederikssund og tilkørselsveje, jf. § 1, stk. 1, samt til betalingsanlæg mv., jf. § 9, stk. 1, er tilbagebetalt og eventuelle øvrige forpligtelser er opfyldt. Opløsningen sker i henhold til de almindelige regler for selskabers opløsning i medfør af selskabsloven.

Det betyder, at selskabsloven § 253 skal iagttages. Der vil f.eks. skulle udarbejdes en fusionsplan, jf. selskabslovens § 237, stk. 1, som udarbejdes og underskrives i forening af de centrale ledelsesorganer (her forretningsføreren og bestyrelsen) i Fjordforbindelsen Frederikssund, og der skal udarbejdes en fusionsredegørelse jf. selskabslovens § 238. Endelig skal der træffes beslutning på virksomhedsmødet jf. selskabslovens § 246.

På denne måde åbnes mulighed for, at der kan træffes beslutning om opløsning af Fjordforbindelsen Frederikssund, når lånene m.v. er tilbagebetalt jf. ovenfor.

Med *stk. 2* foreslås, at opkrævningen af betaling for passage af fjordforbindelsen jf. § 17, stk. 1, ophører

i forbindelse med opløsning af Fjordforbindelsen Frederikssund. Staten overtager eventuelle forpligtelser, som Fjordforbindelsen Frederikssund måtte have.

Til § 26

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministerens afgørelse vedrørende supplerende VVM-redegørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Normalt kan sådanne afgørelser efter planloven og miljøvurderingsloven indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendigt af fremdriftshensyn, herunder for at sikre, at de økonomiske og tidsmæssige forudsætninger for etableringen af den nye fjordforbindelse ikke ændres i væsentlig grad.

I *stk. 2* foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at det skal medføre straf i form af bøde, hvis regler i medfør af forslagets § 3, stk. 1 ikke overholdes. Dette svarer til miljøbeskyttelseslovens hovedregel og er således ikke en udvidelse. Det er fundet uforholdende at videreføre miljøbeskyttelseslovens regler om, at straffen for overtrædelser af loven og påbud udstedt i medfør heraf kan stige til fængsel i op til 2 år under visse særligt skærpende omstændigheder, samt reglerne om udmåling af bøder, konfiskation mv.

Det foreslås i *stk. 3*, selskaber mv. kan pålægges strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel om strafansvar for juridiske personer. Bestemmelsen betyder, at der i regler fastsat med hjemmel i *stk. 6* kan fastsættes straf for juridiske personer i form af bøde. Dette svarer til hovedreglen i miljøbeskyttelsesloven.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 11.10.

Til § 27

Det foreslås i § 27, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, således at transportministeren hurtigst muligt kan påbegynde gennemførelsen af projektet.