

UDKAST

Forslag

til

Lov om opgradering af Øresundsbanen

Kapitel 1

Projektering og anlæg

§ 1. Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber projekterer og anlægger jernbaneprojekterne nævnt i stk. 2.

Stk. 2. Loven omfatter følgende jernbaneprojekter, som gennemføres inden for de områder, der fremgår af lovens bilag 1-3:

- 1) Udvidelse af Københavns Lufthavn Station.
- 2) Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod.
- 3) Etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station.

Kapitel 2

Fravigelse af støj- og vibrationskrav og kompensation

§ 2. Transportministeren kan fastsætte regler om støj og vibrationer fra anlægget af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2.

Stk. 2. Fastsætter transportministeren regler efter stk. 1, finder lov om miljøbeskyttelse samt regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf om støj og vibrationer ikke anvendelse.

§ 3. Transportministeren kan i regler fastsat i henhold til § 2 bestemme, at der efter anmodning kan gives tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af § 2, der udføres i aften- og nattetimerne.

UDKAST

Stk. 2. Pengebeløb ydet efter reglerne i stk. 1 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om rammerne for den kompensation, der tilbydes efter stk. 1.

Kapitel 3

Ekspropriation, ledningsarbejder samt miljømæssige hensyn

§ 4. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2.

Stk. 2. Ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 3. Ved erstatningsfastsættelsen efter stk. 2 finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

§ 5. Arbejder på ledninger i eller over arealer i områder, hvor jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber under gennemførelse af jernbaneprojekterne, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

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

Stk. 3. Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er aftalt eller følger af § 6, stk. 2.

§ 6. I forbindelse med gennemførelsen af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, skal Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber tage hensyn til ledninger omfattet af § 5 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

UDKAST

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed mellem Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber og ejere af ledninger omfattet af § 5 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, som følger af en afgørelse truffet i medfør af § 6, stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

§ 7. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 5 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 6 afgøres, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom tilsvarende anvendelse.

§ 8. Trafikstyrelsen træffer afgørelse og varetager forhandling vedrørende jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, efter §§ 26-27 i lov om vandforsyning mv. og § 28, stk. 1 og 3, i lov om miljøbeskyttelse.

Stk. 2. Trafikstyrelsens afgørelse vedrørende jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, som træffes efter § 26 i lov om vandforsyning mv. eller § 28 i lov om miljøbeskyttelse, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 3. Beføjelserne fastsat i medfør af § 13 i lov om vandplanlægning om fravigelse af fastsatte miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster udøves af transportministeren for anlægget af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2.

Kapitel 4 *Delegation*

§ 9. Transportministeren kan bemyndige Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber til at udøve ministerens beføjelser efter §§ 3 og 4.

UDKAST

Stk. 2. Transportministeren kan endvidere overlade beføjelser til at træffe afgørelser om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, efter regler udstedt i medfør af § 3, stk. 1, til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber. Transportministeren kan fastsætte regler om sagsbehandlingen, herunder om at forvaltningsloven helt eller delvis skal gælde for Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om klageadgang, herunder om at afgørelserne ikke skal kunne påklages.

Stk. 3. Transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen til at udøve ministerens beføjelser, jf. § 8, stk. 3.

Kapitel 5 *Domstolsprøvelse*

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

Stk. 2. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, jf. §§ 2, 3 og 8, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Kapitel 6 *Straf*

§ 11. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af forskrifterne.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5

Kapitel 7 *Ikrafttræden*

§ 12. Loven træder i kraft dagen efter kundgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

UDKAST

Kapitel 8

Ændringer i anden lovgivning

§ 13. I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1735 af 17. august 2021, som ændret bl.a. ved § 3 i lov nr. 2397 af 14. december 2021, § 15 i lov nr. 565 af 10. maj 2022 og senest ved lovbekendtgørelse nr. 42 af 13. januar 2023, foretages følgende ændring:

1. I § 7, *nr. 38* indsættes efter »Aarhus H«:

»og lov om opgradering af Øresundsbanen«.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning.....	8
2. Lovforslagets baggrund.....	9
3. Lovforslagets hovedpunkter	11
3.1. Jernbaneprojekterne	11
3.1.1. Udvidelse af Københavns Lufthavns Station	11
3.1.2. Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod	12
3.1.3. Etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station	14
3.2. Ekspropriation	15
3.2.1. Gældende ret	15
3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning ...	16
3.3. Regulering af støj og vibrationer fra byggeriet	18
3.3.1. Gældende ret	18
3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning ...	18
3.4. Grundvandssænkning og udledning af spildevand.....	23
3.4.1. Gældende ret	23
3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning ...	25
3.5. Ledninger	29
3.5.1. Gældende ret	29
3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning ...	31
3.6. Skattefritagelse ved udbetaling af kompensation.....	32
3.6.1. Gældende ret	32
3.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning ...	32
4. Konsekvenser for FN's verdensmål	33
5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige	34
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. ...	34
7. Administrative konsekvenser for borgerne	35

UDKAST

8. Klimamæssige konsekvenser	36
9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser	36
10. Forholdet til EU-retten	37
10.1. VVM-direktivet	37
10.2. Århus-konventionen	37
10.3. Vandrammedirektivet, herunder drikkevands- og grundvandsdirektiverne	38
10.4. Havstrategidirektivet	40
10.5. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet	40
11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.	41
12. Sammenfattende skema	41

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at fastsætte de retlige rammer for, at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber kan projektere og anlægge følgende tre jernbaneprojekter på Øresundsbanen på strækningen fra Københavns Hovedbanegård og Vigerslev til Øresundsbroen: 1) udvidelse af Københavns Lufthavn Station, 2) etablering af overhalingsspor ved Kalvebod samt 3) etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station. Jernbaneprojekterne er besluttet som en del af aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021.

Loven skal sikre jernbaneprojekternes fremdrift, da en manglende gennemførelse og forsinkelse vil indebære betydelige samfundsøkonomiske konsekvenser. Jernbaneprojekterne skal gennemføres inden for gældende ret i det omfang, at denne ikke er fraveget ved denne lov. Jernbaneprojekterne vil leve op til de krav, der følger af natur- og miljølovgivningen med de ændringer, som fremgår af denne lov.

De tre jernbaneprojekter gennemføres uafhængigt af hinanden, men har det til fælles, at de skal etableres med henblik på at udvide kapaciteten på Øresundsbanen. Formålet med udvidelsen af Københavns Lufthavn Station og etableringen af overhalingsspor ved Kalvebod er at sikre, at jernbanestrækningen kan understøtte mulighederne for en bedre punktlighed samt håndtere den forventede stigning i togtrafikken, når Femern Bælt-forbindelsen åbner. Hertil kommer, at kapacitetsudvidelsen skal muliggøre flere passagertog fra Vestdanmark direkte til Københavns Lufthavn uden om Københavns Hovedbanegård. Formålet med etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station er på sigt at muliggøre enten vending af myldretidstog i Øresundstrafikken, vending af meget forsinkede tog fra Sverige eller indsættelse af flere tog over Øresund.

Lovforslaget indeholder bestemmelse om, at transportministeren kan fravige regler om støj og vibrationer i miljøbeskyttelsesloven og regler fastsat i medfør heraf i relation til jernbaneprojekterne. Dette skal sikre, at jernbaneprojekterne kan gennemføres, herunder uden væsentlig forsinkelse eller fordyrelse. Samtidig giver lovforslaget transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til borgere, som udsættes for støjgener fra aften- og natarbejder i den forbindelse. Det er intentionen, at transportministeren delegerer denne kompetence til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber.

UDKAST

Endvidere har lovforslaget til formål at skabe det nødvendige hjemmelsgrundlag til at gennemføre ledningsomlægninger og ekspropriation i forbindelse med gennemførelse af jernbaneprojekterne.

Lovforslaget indebærer i forhold til grundvandssænkning og håndtering af spildevand, at afgørelser meddeles og forhandling varetages af Trafikstyrelsen. Disse afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Transportministeren bemyndiges til inden for rammerne af den til enhver tid gældende bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster at varetage de kompetencer til at fravige miljømål, som er tillagt miljøministeren og Miljøstyrelsen.

Lovforslaget indeholder ikke en samlet tilladelse til at gennemføre jernbaneprojekterne, idet tilladelser, herunder tilladelser efter miljølovgivningen samt evt. tilladelse fra Trafikstyrelsen efter jernbanelovens kapitel 6a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg (tidligere kaldet ”VVM-tilladelse”), vil blive indhentet administrativt efter de gældende regler. Dette med undtagelse af fravigelserne i dette lovforslag. Lovforslaget indeholder således ikke tilladelse til at igangsætte jernbaneprojekterne før end alle nødvendige administrative tilladelser foreligger.

Øresundsbanen, hvor jernbaneprojekterne skal gennemføres, ejes og drives af Sund og Bælt Holding A/S, hvorfor selskabet er bygherre på de tre jernbaneprojekter.

Sund og Bælt Holding A/S kan i overensstemmelse med den almindelige selskabsret overlade opgaver til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvist, direkte eller indirekte.

2. Lovforslagets baggrund

Baggrunden for lovforslaget er aftalen om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 mellem den daværende regering (Socialdemokratiet), Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige (trådt ud af aftalen maj 2022), Liberal Alliance, Alternativet og Moderaterne (trådt ind i aftalen ved folketingsvalget i 2022), hvor der blev afsat midler til gennemførelse af jernbaneprojekterne. Lovforslaget skal dermed være med til at realisere infrastrukturplanen.

I aftalen om Infrastrukturplan 2035 blev der afsat 650 mio. kr. (2023-priser) til udvidelse af Københavns Lufthavn Station. Der blev afsat 370 mio. kr. (2023-priser) til etablering af overhalingsspor ved Kalvebod samt 8 mio. kr.

UDKAST

til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag. Endelig blev der afsat 326 mio. kr. (2023-priser) til etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station samt 8 mio. kr. til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag.

I efteråret 2022 har Tårnby Kommune i forbindelse med projekteringen af udvidelsen af Københavns Lufthavn Station meddelt afslag på en dispensationsansøgning fremsendt af Sund og Bælt Holding A/S til Tårnby Kommune om tilladelse til støj, vibrationer mv. i forbindelse med anlægsarbejderne.

Som følge af kommunens afslag på dispensationsansøgningen planlægges anlægsarbejderne for jernbaneprojektet nu således, at meget støjende arbejder prioriteres udført i dagtimerne, selvom det betyder gener for togtrafikken. Der vil dog fortsat være visse støjende arbejder, som skal gennemføres i aften- og nattetimerne.

Lovforslaget indebærer en yderligere afhjælpning af de udfordringer, som Tårnby Kommune har rejst i forbindelse med projekteringen af udvidelsen af Københavns Lufthavn Station, idet lovforslaget giver transportministeren hjemmel til at fastsætte regler om kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekterne, såfremt der fastsættes regler om støj og vibrationer i medfør af lovforslaget, og såfremt naboer til jernbaneprojekterne udsættes for meget støjende arbejder udført om aftenen eller natten. Efter gældende ret vurderes det ikke muligt for Sund og Bælt Holding A/S at tilbyde berørte borgere kompensation for aften- og natarbejder i forbindelse med de konkrete jernbaneprojekter, medmindre dette er særskilt reguleret ved lov.

De tre jernbaneprojekter på Øresundsbanen udføres i to kommuner. Det medfører risiko for, at projekterne bliver udført under forskellige krav fastsat af de enkelte kommuner. Lovforslaget omfatter de tre jernbaneprojekter, idet det søges tilsikret, at de retlige rammer for naboer til anlæggene er de samme, samt der kan ydes ens støjkompensation.

Forligskredsen bag aftalen om Infrastrukturplan 2035 besluttede den 25. oktober 2023 på baggrund af et beslutningsgrundlag fra Sund og Bælt Holding A/S, at der ved Kalvebod skal anlægges en løsning, hvor der anlægges et overhalingsspor, som samtidig er forberedt til en udvidelse med et ekstra overhalingsspor. Forligskredsen besluttede samtidig at udskyde beslutningen om igangsætning af anlæg af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station, herunder den nærmere udformning. Med udskydelsen kan der tages højde for udformningen af Øresundstrafikken efter 2030 samt længden af fremtidens Øresundstog.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Jernbaneprojekterne

Med lovforslaget kan Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber projektere og anlægge tre jernbaneprojekter på Øresundsbanen (strækningen fra Københavns Hovedbanegård og Vigerslev til Øresundsbroen). Jernbaneprojekterne, jf. lovforslagets § 1, stk. 2, beskrives nedenfor i lovforslagets afsnit 3.1.1. – 3.1.3.

3.1.1. Udvidelse af Københavns Lufthavns Station

Jernbanesporene ved Københavns Lufthavn Station har i dag for lav kapacitet til at håndtere de passager- og godstog, der normalt kører på strækningen, og togenes punktlighed er udfordret. Dette har negativ afsmittende effekt på togtrafikken til og fra Københavns Hovedbanegård og dermed resten af fjern- og regionaltogtrafikken i Danmark. Inden for en 10-årige periode forventes en yderligere forøgelse af person- og godstogstrafikken som følge af blandt andet åbningen af Femern Bælt-forbindelsen.

I maj 2018 anmodede transportministeren Sund og Bælt Holding A/S om at igangsætte en forundersøgelse af en udvidelse af Københavns Lufthavn Station. Udgangspunktet for selskabets analyse var at undersøge muligheden for at anlægge yderligere perroner ved de nuværende godstogsspor ved Københavns Lufthavn Station som en forudsætning for at etablere retningsdrift gennem stationen.

I efteråret 2022 meddelte Tårnby Kommune afslag på en dispensationsansøgning, som Sund og Bælt Holding A/S havde indsendt til Tårnby Kommune om tilladelse til støj i forbindelse med anlægsarbejderne i relation til udvidelse af Københavns Lufthavn Station. I lyset af Tårnby Kommunes afslag på dispensation til støjende arbejder har Sund og Bælt Holding A/S tilpasset projektet med henblik på at reducere de samlede gener fra jernbaneprojektet. Der er fjernet dele af de støjende anlægsarbejder fra jernbaneprojektet (ramper fra perronerne til Amager Strandvej), og i stedet er der tilføjet alternative adgangsveje til perroner. Samtidig er tidsplanen forlænget for at muliggøre, at jernbaneprojektet så vidt muligt kun udføres i dagtimerne med henblik på at undgå aften- og natstøj. Dermed kræver udførelsen af projektet flere sporspæringer end oprindeligt planlagt og heraf flere gener for passager- og godstogstrafikken over Øresund.

UDKAST

Med udgangspunkt i det tilpassede jernbaneprojekt har selskabet fremsendt anmodning om miljøscreening af jernbaneprojektet til Trafikstyrelsen i overensstemmelse med jernbanelovens kapitel 6a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneprojekter.

Jernbaneprojektet omfatter anlæg af to nye perroner ved jernbanesporene nord for lufthavnens Terminal 3. Sammen med de to eksisterende perroner under Terminal 3 samt nye sporskifter skaber det mulighed for retningsdrift ved Københavns Lufthavn Station. Retningsdrift betyder, at alle tog i retning mod København, Fyn og Jylland i fremtiden vil afgang fra de nye perroner, mens alle tog i retning mod Sverige vil afgang fra de eksisterende perroner under lufthavnens Terminal 3.

Etablering af retningsdrift nødvendiggør, at jernbanen ved stationen ændres, således at togtrafikken – både gods- og passagertog – fra Sverige fremover vil køre ad sporene 11 og 12 nord for lufthavnens terminal 3. I dag anvendes disse spor udelukkende til godstrafik. Togtrafikken – både gods- og passagertog til Sverige – vil fremover køre via spor 1 og 2. Dette kræver gennemførelsen af en række forskellige anlægsarbejder i og omkring Københavns Lufthavn Station, herunder etablering af jernbaneinfrastruktur samt adgangs- og transferfaciliteter.

Anlæg af jernbaneprojektet forventes at foregå fra medio 2025 til ultimo 2026. Det mest støjende arbejde forventes udført medio juni til medio august 2025 med henblik på at genere hotellernes konferenceaktiviteter mindst muligt. Den nærmere detailplanlægning er fortsat under udarbejdelse.

Der henvises endvidere til vedlagte kort over projektområdet for Københavns Lufthavn Station i lovens bilag 1.

3.1.2. Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod

I 2017 udarbejdede Banedanmark en undersøgelse for Ring Syd (Glostrup – Kalvebod – Ørestad St.), hvori et overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station blev undersøgt på forundersøgelsesniveau.

I forundersøgelsen blev der undersøgt to mulige løsninger i form af en grundløsning med et midtliggende overhalingsspor og en alternativ løsning med to sideliggende overhalingsspor.

UDKAST

Med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 blev det besluttet at afsætte midler til anlæg af et overhalingsspor ved Kalvebod. Der blev derudover afsat midler til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag.

I november 2021 igangsatte Sund og Bælt Holding A/S en undersøgelse af jernbaneprojektet på fase 2-niveau i henhold til Ny Anlægsbudgettering. Undersøgelsen omfatter en vurdering af etablering af ét eller to overhalingsspor, herunder etablering af ét overhalingsspor og muligheden for at forbedre et ekstra overhalingsspor og vendesporsfunktionalitet langs de eksisterende spor mellem Kalvebod og Vigerslev.

Den 25. oktober 2023 blev det af forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 besluttet, at Sund og Bælt Holding A/S skal anlægge et overhalingsspor ved Kalvebod, hvor anlægget samtidig forberedes til en senere udvidelse med et ekstra overhalingsspor. Sund og Bælt Holding A/S kan således senere etablere et ekstra overhalingsspor og de dertilhørende jernbanetekniske anlæg. Denne løsning giver en fremtidssikring af kapaciteten.

Ved etablering af overhalingsspor ved Kalvebod anlægges et nyt spor på syd-/vestsiden af den eksisterende jernbane, hvorved det nuværende sydlige spor bliver midtliggende og kan anvendes som overhalingsspor. Det samlede anlæg er samtidig forberedt til et ekstra overhalingsspor. Overhalingssporet forudsættes beliggende i området mellem Ny Ellebjerg Station (kommende København Syd) og Kalvebod. Overhalingssporet etableres med henblik på at kunne håndtere blandt andet godstog op til en længde på 1.050 meter.

Jernbaneprojektet strækker sig over ca. 1,6 km fra Valby Idrætspark til Bådehavnsgade, og i begge ender af sporet etableres tre sporskifter, således at det midterste af de nu tre spor kan anvendes i begge køreretninger.

Det nye anlæg etableres på arealer tilhørende A/S Øresund, om end der midlertidigt forventes at være behov for arbejdspladser på arealer tilhørende Københavns Kommune, samt permanent ekspropriation af et mindre areal ved Hammelstrupvej tilhørende Københavns Kommune. Der henvises endvidere til afsnit 3.2.2. om ekspropriation.

Jernbaneprojektet skal indpasses i Banedanmarks anlægsplan og udrulningen af Signalprogrammet. Hovedudførelsesperioden forventes at være ca. to år fra medio 2025 til medio 2027, hvorefter ibrugtagningen af projektet kan ske samtidigt med Signalprogrammets udrulning på strækningen Roskilde-

UDKAST

København. Denne tidsplan er afstemt i forhold til, hvornår det er muligt at få sporspærringer på strækningen, idet det bl.a. forudsættes, at udvidelsen af Københavns Lufthavn Station skal være udført før overhalingsspor ved Kalvebod.

I henhold til Banedanmarks Anlægsplan 2023 er det vurderingen, at de leverancer, som allerede er aftalt med leverandøren af Signalprogrammet i Østdanmark, er så udfordret, at der vil komme forsinkelser i udrulningsplanen. Da genplanlægningen stadig pågår, og en ny udrulningsplan derfor endnu ikke er forhandlet og konsolideret med leverandøren, kan det på nuværende tidspunkt ikke præcist vurderes, hvor omfangsrige forsinkelserne er. Denne usikkerhed påvirker således også gennemførelsen af projektet med overhalingsspor ved Kalvebod.

Der henvises endvidere til vedlagte kort over projektområdet for overhalingsspor ved Kalvebod i lovens bilag 2.

3.1.3. Etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station

I 2020 igangsatte Sund og Bælt Holding A/S en forundersøgelse af et vendespor på Øresundsbanen. Med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 blev det besluttet at afsætte midler til etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station samt midler til udarbejdelse af beslutningsgrundlag.

I november 2021 igangsatte Sund og Bælt Holding A/S en undersøgelse af jernbaneprojektet på fase 2-niveau i henhold til Ny Anlægsbudgettering.

Undersøgelsen omfatter en løsning, hvor der anlægges et nyt 3. spor langs eksisterende spor startende fra Københavns Lufthavn Station og frem til umiddelbart vest for Amager Landevej afhængig af vendesporets længde. Det nye 3. spor kan enten anlægges nord eller syd for det eksisterende hovedspor, og der udestår en beslutning om længden af vendesporet. Efter anlæg kan det midtliggende spor anvendes som vendespor, og det udstyres med en tilsvarende lang køremandsbro. Det midtliggende spor forventes at kunne udformes således, at det også kan anvendes som et slusespor, det vil sige at tog kan fortsætte frem mod Københavns Hovedbanegård eller Kalvebod efter at være kørt ind på det midtliggende spor. Udvidelsen af Københavns Lufthavn Station, jf. nærmere ovenfor, er en forudsætning for etablering af vendesporet. Der henvises til vedlagte kort i lovens bilag 3.

UDKAST

Den 25. oktober 2023 blev forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 enige om at udskyde beslutning om anlæg og udformning af et vendespor til et senere tidspunkt. Midlerne fra vendesporet anvendes samtidig til jernbaneprojektet med overhalingsspor ved Kalvebod.

Udskydelsen er blandt andet grundet i Sund og Bælt Holdings A/S' beslutningsgrundlag, som har vist, at et vendespor med den planlagte togtrafik til og med 2030 vurderes at have meget lille betydning for punktligheden i togtrafikken, når udvidelsen af Københavns Lufthavn Station er gennemført. Beslutningsgrundlaget har samtidigt vist, at etablering af overhalingsspor ved Kalvebod har den største betydning for togtrafikken, ligesom et overhalingsspor er afgørende for realiseringen af den nye sydlige jernbanekorridor.

Med en udskydelse af beslutningen om vendespor ved Københavns Lufthavn Station kan der samtidig tages højde for Øresundstrafikken efter 2030 samt længden af fremtidens Øresundstog. Der vil i forbindelse med en beslutning om vendespor samtidig skulle anvises ny finansiering hertil.

3.2. Ekspropriation

3.2.1. Gældende ret

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

I overensstemmelse med grundlovens § 73 er der i jernbanelovens § 30 hjemmel til, at transportministeren kan iværksætte ekspropriation til statslige jernbaneanlæg til en række nærmere fastsatte formål.

I medfør af jernbanelovens § 30, stk. 1, kan transportministeren til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, iværksætte ekspropriation til de formål, der er nævnt i § 30, stk. 2, nr. 1-8. Disse formål omfatter bl.a. udvidelse og ændring af eksisterende jernbaneanlæg og foranstaltninger af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af de anlæg, der er nævnt i nr. 1-5, herunder til etablering af fornødne adgangsveje, arbejdsarealer, garager, værksteder, administrationsbygninger, signaler, kørestrømsanlæg og sikringsanlæg.

Der kan i henhold til jernbanelovens § 30, stk. 3, endvidere pålægges ejendomme servitutter, herunder om el-drift, med deraf følgende rådighedsindskrænkninger.

UDKAST

Ekspropriation efter jernbanelovens § 30, stk. 1-3, sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lov-bekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 (herefter ekspropriationsproceslo-ven), jf. jernbanelovens § 30, stk. 4.

Ved erstatningsfastsættelsen finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. an-vendelse, jf., jernbanelovens § 30, stk. 5.

3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ord-ning

Gennemførelse af de tre jernbaneprojekter vil kræve permanent og midler-tidig rådighed over en række arealer, herunder arealer som er ejet af Køben-havns Lufthavn. Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber vil i videst muligt omfang forsøge at indgå frivillige aftaler med arealernes ejere om midlertidig eller permanent rådighed over arealerne.

I det omfang det ikke vil være muligt at indgå frivillige aftaler, vil selskabet have behov for at inddrage arealerne midlertidigt eller permanent ved ek-spropriation. Transportministeriet har i den forbindelse overvejet, om jern-banelovens § 30 giver hjemmel til at gennemføre ekspropriation i relation til de nævnte jernbaneprojekter, idet der er tale om statslige jernbaneanlæg.

Det er Transportministeriets vurdering, at bestemmelsen ikke med tilstræk-kelig tydelighed, herunder i forhold til det skærpede hjemmelskrav ved ek-spropriation, vil give hjemmel til at gennemføre ekspropriation, når bygher-ren er et statsligt selskab som Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber.

Lovforslaget indeholder derfor en bestemmelse, hvorefter transportministe-ren ved ekspropriation vil kunne erhverve de fornødne arealer og rettigheder til gennemførelse af de tre jernbaneprojekter. Ekspropriation vil kun ske, hvis det findes nødvendigt at erhverve de pågældende arealer m.v. enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre jernbaneprojektet.

I relation til udvidelsen af Københavns Lufthavn Station forventes areal-behovet blandt andet at omfatte dele af Københavns Lufthavns parkerings-arealer, som skal benyttes til byggepladsarealer. Derudover er der arealer ved Clarion Hotel og Comfort Hotel, som skal anvendes i forbindelse med anlægsarbejder og en fremtidig adgangsvej. Endelig har projektet behov for at benytte lufthavnens veje, herunder private veje og private fællesveje, til byggepladstrafik.

I relation til overhalingsspor ved Kalvebod forventes der blandt andet be-hov for at inddrage et mindre areal tilhørende Københavns Kommune ved

UDKAST

Hammelstrupvej, som primært er et vejareal. Der forventes ligeledes at være et behov for midlertidig inddragelse af arealer langs hele syd/vestsiden af den eksisterende jernbane til adgangsvej samt arealer til brug for arbejdspladser omkring de tre broanlæg samt ved og i Valby Idrætspark, Fragtvej og eventuelt ved Thomas Koppels Allé. Arealerne ejes af Københavns Kommune eller er privatejet.

Arealbehovet til anlæg af et vendespor ved Københavns Lufthavn forventes alene at omfatte midlertidige behov til brug for arbejdspladser.

Det endelige omfang af midlertidige eller permanente ekspropriationer i relation til jernbaneprojekterne er endnu ikke endelig afklaret, hvorfor det kan findes nødvendigt at erhverve yderligere arealer enten midlertidigt eller permanent samt foretage ekspropriationer af ledninger for at kunne gennemføre jernbaneprojekterne.

Ekspropriationerne vil ske efter reglerne herom i ekspropriationsprocesloven. Ekspropriationen vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på jernbaneprojekterne nævnt i lovforslagets § 1, stk. 2. Det er vurderingen, at omfanget, indholdet og karakteren af jernbaneprojekterne vil betyde, at ekspropriationer til disse formål vil opfylde kriteriet om, at det kræves af almenvellet.

En sag om lovligheden af en ekspropriationsbeslutning, der er truffet af ekspropriationskommissionen, skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at ekspropriationskommissionens bestemmelse om ekspropriation er truffet, jf. ekspropriationsproceslovens § 15, stk. 4.

Beslutning om erstatningsfastsættelse træffes i alle tilfælde af ekspropriationskommissionen. Erstatningen skal være fuldstændig, hvilket vil sige, at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller grundejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

Det vil først og fremmest være tab som følge af arealafståelse og servitutpålæg, som vil kunne erstattes, men også andre ulemper som følge af ekspropriationen, herunder både midlertidige og varige ulemper, vil kunne erstattes. Det vil ikke alene være ejeren af den ejendom, der skal eksproprieres, der kan have krav på erstatning, men eksempelvis også andre rettighedshavere.

Med lovforslaget gives der mulighed for, at transportministeren i forbindelse med ekspropriation vil kunne bemyndige Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov, jf. lovforslagets § 9, stk. 1.

3.3. Regulering af støj og vibrationer fra byggeriet

3.3.1. Gældende ret

Miljøbeskyttelsesloven har til formål at medvirke til at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet, jf. § 1, stk. 1.

Efter miljøbeskyttelseslovens § 42, eller regler udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven, har kommunale myndigheder generelt adgang til efter en konkret vurdering bl.a. at vedtage et påbud om, at forurening, herunder støj, fra anlægsarbejder skal nedbringes. Kommunale myndigheder har ligeledes med baggrund i miljøaktivitetsbekendtgørelsen mulighed for at udstede bindende lokale forskrifter for udvalgte aktiviteter inden for kommunegrænsen.

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 65 er det som udgangspunkt kommunalbestyrelsen i en given kommune, der fører tilsyn med, om reglerne i miljøbeskyttelsesloven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes. Kommunalbestyrelsen har dermed kompetencen til at regulere forhold vedrørende forurening og gener, herunder støj og vibrationer fra anlægsarbejder.

Efter miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 21 er administrativ klageadgang af sådanne kommunale afgørelser afskåret. Afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 42 kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

Ved større jernbaneprojekter kan det ofte være nødvendigt at fravige den almindelige miljøregulering i større eller mindre omfang for at kunne realisere projektet. Forholdene er i praksis håndteret forskelligt i de konkrete projekter alt afhængig af projektets karakter. Der henvises f.eks. til lov vedrørende ny jernbane mellem København og Ringsted, hvor der er tilvejebragt hjemmel til at fravige forbud eller påbud meddelt af kommunen efter miljøbeskyttelsesloven med henblik på at undgå forsinkelse og fordyrelse af anlægsarbejdet, jf. § 3 i lov nr. 527 af 26. maj 2010. Der kan også henvises til projektet med udbygning af Cityringen, lov om elektrificering af jernbanen samt lov om ombygning af Aarhus H, hvor der er tilvejebragt hjemmel til, at transportministeren på den ene side kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsarbejderne, og på den anden side samtidig skal fastsætte regler om kompensation til de naboer, der udsættes for forurening og gener, som følge af de regler som transportministeren udsteder.

3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Baggrunden for forslaget er, at det erfaringsmæssigt har vist sig fra andre store jernbaneprojekter, at den miljøretlige regulering i miljøbeskyttelsesloven med tilhørende miljøaktivitetsbekendtgørelse, som eksempelvis giver hjemmel til udstedelse af lokale forskrifter vedrørende støj, vibrationer mv., eller et kommunalt påbud om støjreduktion eller vibrationer, kan indebære en risiko for store forsinkelser for jernbaneprojektets færdiggørelse med store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge.

Kommunale støjvilkår mv. kan i nogle tilfælde medføre, at arbejder relateret til jernbaneprojekter ikke kan gennemføres som projekteret og planlagt, hvis kravene til reducere af støj, vibrationer mv. fastsættes meget restriktivt med store forsinkelser og fordyrelser til følge. I yderste tilfælde kan et afslag på dispensation for kommunens støjforskrift mv. medføre, at projektet ikke kan gennemføres, fordi det ikke er muligt at gennemføre de nødvendige anlægsarbejder inden for de i støjforskriften fastsatte grænseværdier.

I forbindelse med udførelsen af jernbaneprojekter skal der findes en balance mellem på den ene side fremdriften af projektet samt omkostninger forbundet hermed og på den anden side miljømæssige hensyn til f.eks. støj og vibrationer i forhold til naboer til projektet.

Sund og Bælt Holding A/S sendte den 13. september 2022 en ansøgning om dispensation fra § 13 i Tårnby Kommunes lokal forskrift for støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter for varelevering, bygge- og anlæg (forskrift 29-08-2019) i relation til gennemførelse af første fase af i alt fire faser for jernbaneprojektet om udvidelse af Københavns Lufthavn.

Den 15. september 2022 besluttede Teknik- og Miljøudvalget i Tårnby Kommune, at der ikke kunne meddeles dispensation til de ansøgte arbejder. I afslaget blev det anført, at udvalget generelt fandt, at den miljøpåvirkning, som jernbaneprojektet ville tilføre de omkringboende, ville være for stor, og udvalget vurderede derfor, at en evt. dispensation ikke i tilstrækkelig grad ville imødekomme de gener, som de omkringboende ville blive udsat for.

Sund og Bælt Holding A/S har derfor siden efteråret 2022 søgt at tilpasse jernbaneprojektet vedrørende udvidelsen af Københavns Lufthavn Station med henblik på at begrænse gener fra bl.a. støj og vibration.

Såfremt udvidelse af Københavns Lufthavn Station bliver yderligere forsinket, som følgende af eksempelvis en manglende dispensation fra Tårnby Kommune, vil det indebære risiko for, at jernbaneprojektet ikke vil være færdiggjort til åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

UDKAST

Til trods for at det er søgt at tilpasse jernbaneprojektet, så støj, vibrationer og andre gener ved jernbaneprojektet begrænses, så er det ikke muligt at gennemføre et projekt af denne karakter, hvor anlægsarbejderne skal gennemføres tæt på boligområder, uden at påføre naboer til byggeriet gener. Det tilsvarende gør sig gældende for jernbaneprojekterne om overhalingsspor ved Kalvebod samt vendespor ved Københavns Lufthavn Station.

Gennemførelse af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, kan således give anledning til ulemper for naboer til jernbaneprojekterne i form af støj, vibrationer mv. Undersøgelser viser for nuværende, at de særligt genevoldende anlægsarbejder hovedsageligt kan gennemføres i dagtimerne i forbindelse med udførelsen af udvidelsen af Københavns Lufthavn Station. Det kan dog ikke udelukkes, at det vil være nødvendigt for projektets gennemførelse, at der udføres enkelte støjende aften- og natarbejder.

Lovforslaget har ikke til hensigt at foretage væsentlige ændringer i forhold til miljøbeskyttelsesloven. Tværtimod er hensigten med nærværende lovforslag, at der alene fastsættes regler om støj og vibrationer i det omfang, det er nødvendigt for gennemførelse eller at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2. I sådanne tilfælde vil miljøbeskyttelseslovens regler samt regler og lokale forskrifter udstedt i medfør heraf samt eventuelle afgørelser truffet efter disse ikke finde anvendelse på jernbaneprojekterne. Transportministeren vil i de tilfælde, hvor hjemlen udnyttes, i stedet regulere forholdene i medfør af loven.

Ordningen, hvorefter transportministeren vil få mulighed for efter en konkret vurdering at fastsætte regler om støj og vibrationer, vil alene omfatte situationer, hvor det vil være nødvendigt for gennemførelse eller at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af de bestemte jernbaneprojekter. Lovforslagets bestemmelser forventes således at have et snævert anvendelsesområde.

Der foreslås indført en kompensationsordning, da det efter gældende ret ikke vurderes muligt for Sund og Bælt Holding A/S at tilbyde berørte borgere kompensation for aften- og natarbejder i forbindelse med de konkrete jernbaneprojekter, medmindre dette er særskilt reguleret ved lov. Derudover foreslås en kompensationsordning indført, da de arbejder, der typisk udføres som led i jernbaneprojekter, ofte kun er af meget støjende karakter i kortvarige tidsrum. Den foreslåede ordning vil tage sit sigte på at afhjælpe dem, der vil være allerværst ramt, mens almindelige, støjende arbejder eller vibrationer generelt vil blive anset for at skulle accepteres af borgere, der er naboer til jernbanen. Ordningen foreslås indført således, at der gives valg-

UDKAST

frihed mellem midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation. Dette vil sikre, at ordningen indeholder en vis fleksibilitet for såvel naboerne som anlægsmyndigheden. Således kan der opstå tilfælde, hvor borgerens mulighed for enkeltstående overnatninger uden for eget hjem er begrænset, ligesom anlægsmyndigheden kan have vanskeligheder ved at finde egnede overnatningsmuligheder i rimelig nærhed af naboernes hjem.

Det er kun fysiske personer, som foreslås omfattet af ordningen om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation. Personer og selskaber, som driver erhverv m.v. i nærheden af sådanne arbejder, vil således ikke være omfattet af ordningen. Kredsen af naboerne til jernbaneprojekterne, der vil være berettiget til kompensation, forventes fastlagt på baggrund af støjvurderingsrapport for den pågældende byggeplads, der vil blive udarbejdet af eksterne sagkyndige. Naboerne vil som udgangspunkt være personer, der har folkeregisteradresse i en bolig, som vil være påvirket af støj, samtidig med at naboerne rent faktisk vil være boende i boligen.

Ejere af kolonihaver vil som udgangspunkt ikke være omfattet af retten til kompensation, idet formålet med kolonihaver ikke er egentlig beboelse, men derimod at sikre muligheden for rekreation og beskæftigelse i fritiden, jf. kolonihavelovens § 1. Dette udgangspunkt fraviges dog, hvis beboeren kan dokumentere at have tilladelse til at have permanent bolig i kolonihaven.

Gennemførelsen af jernprojekterne vil endvidere blive tilrettelagt således, at de ikke påfører omgivelserne unødige miljømæssige gener, og det er bl.a. forsøgt at sikre, at de mest støjende aktiviteter i relation til udvidelsen af Københavns Lufthavn Station f.eks. spunsning kun gennemføres i dagtimerne. I forbindelse med anlægsaktiviteternes udførelse vil det dog næppe kunne undgås, at der i perioder vil blive påført omgivelserne eksempelvis støj eller vibrationer, der vil kunne opleves generende.

For projektet med udvidelse af Københavns Lufthavn Station vil anlægsarbejderne foregå på eksisterende jernbanearealer, hvor der også er anlagt motorvej mellem jernbanen og boligområderne. Området er derfor i forvejen påvirket af støj.

På samme måde vil der i den videre planlægning af jernbaneprojekterne med etablering af overhalingsspor ved Kalvebod og et vendespor ved Københavns Lufthavn Station i videst mulige omfang blive taget højde for, at støjende aktiviteter gennemføres til mindst mulige gene for omgivelserne. Der forventes for nuværende at være visse støjende arbejder i weekender og nætter, som dog vil blive begrænset mest muligt. Det er dog i sidste ende en afvejning imellem på den ene side at udføre anlægsarbejdet om aftenen og

UDKAST

natten, for at sikre at passager- og godstog kan benytte Øresundsbanen i dagtimerne, og på den anden side at genere naboerne til jernbanen mindst muligt ved at arbejde i dagtimerne for derigennem at friholde aften og natten for meget støjende arbejder.

For at forberede naboerne til jernbaneprojekterne på gener fra støj og vibrationer vil Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber informere løbende om arbejdet. Det foreslås, at berørte naboer i de tilfælde, hvor transportministeren vil have fastsat regler om støj og vibrationer, kan tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation. Med hensyn til det nærmere indhold af lovforslagets § 2 og § 3, henvises til lovforslagets specielle bemærkninger. Transportministerens kompetence vedrørende tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation forventes delegeret til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, jf. lovforslagets § 9, stk. 1.

Det er ikke med lovforslaget tiltænkt at ændre på de eksisterende kompetenceforhold i forhold til fastsættelse af tålegrænser for støj, der varetages af domstolene og i visse tilfælde af Ekspropriationskommissionerne. Ekspropriationskommissionerne er uafhængige instanser, der efter bemyndigelse fra transportministeren behandler forslag om ekspropriation og fastsætter erstatning for de ekspropriationer, som foretages i henhold til ekspropriationsprocesloven (lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom med senere ændringer).

Den foreslåede ordning om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation vil alene finde anvendelse, hvor transportministeren har fastsat regler om støj og vibrationer fra anlægget af jernbaneprojekterne. Sådanne regler vil som konsekvens eksempelvis gå forud for og evt. træde i stedet for en allerede afsagt kommunal afgørelse med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 vedrørende eksempelvis støj, eller lokale forskrifter udstedt med baggrund i miljøaktivitetsbekendtgørelsen. Med transportministerens udstedelse af regler efter forslaget til § 2, stk. 1, vil det for hvert enkelt jernbaneprojekt omfattet af § 1, stk. 2, være muligt at ændre den regulering af støj og vibrationer fra anlægget af jernbaneprojektet, der måtte blive fastsat på den måde, jf. § 2, stk. 2. Ordningen vil dog ikke påvirke domstolenes og Ekspropriationskommissionernes kompetence til at fastsætte erstatning for naboretlige gener.

Med ændringen søges det sikret, at jernbaneprojekterne kan gennemføres og gennemføres rettidigt, og at de berørte naboer, såfremt de påvirkes af meget støjende arbejder om aftenen og natten, bliver aflastet. Jernbaneprojekterne på Øresundsbanen udføres i to kommuner, hvilket medfører risiko for, at

jernbaneprojekterne vil blive udført under forskellige krav fastsat af de enkelte kommuner. Med lovforslaget søges det sikret, at de retlige rammer for naboer til anlæggene er de samme, samt der ydes ens kompensation uafhængig af, hvilken kommune projektet gennemføres i. Hertil vil de berørte naboer have kendskab til og kunne træffe dispositioner i overensstemmelse med, hvordan de er stillet i forhold til støj- og vibrationsniveau, erstatninger mv.

Den foreslåede kompensation og genhusningsordning er tiltænkt alene at gælde for meget støjende anlægsarbejder, som er særligt genevoldende i form af anlægsarbejder, der udføres om aftenen eller natten. Der ydes ikke kompensation for støjgener om dagen, uanset om disse vil overstige eventuelle lokale forskrifter i den berørte kommune – i dette tilfælde Tårnby Kommune eller Københavns Kommune. Yderligere skal de støjende arbejder være omfattet af miljøbeskyttelseslovens regler, herunder miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 2. Af pågældende regelsæt fremgår, at alene anlægsstøj er omfattet.

Det er Sund og Bælt Holding A/S' forventning, at de særligt genevoldende anlægsarbejder hovedsageligt vil kunne gennemføres i dagtimerne i forbindelse med udførelsen af udvidelsen af Københavns Lufthavn Station. Det kan dog ikke udelukkes, at det vil være nødvendigt for projektets gennemførelse, at der skal udføres enkelte meget støjende aften- og natarbejder, hvorved det efter de nærmere fastsatte regler kan udløse kompensation. Lovforslaget indebærer, at der kan indføres en lovbestemt kompensationsordning. Det bemærkes for så vidt angår overhalingsspor ved Kalvebod og vendespor ved Københavns Lufthavn Station, at omfanget af støjende aften- og natarbejder endnu ikke er kortlagt.

Tilsvarende kompensationsordninger kendes bl.a. fra lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer bl.a. lov nr. 748 af 25. juni 2014 og lov nr. 609 af 12 juni 2013 om elektrificering af jernbanen med senere ændringer.

3.4. Grundvandssænkning og udledning af spildevand

3.4.1. Gældende ret

Efter vandforsyningslovens § 26, stk. 1, må der ikke uden tilladelse ske bortledning af grundvand eller anden sænkning af grundvandsstanden i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder. Det er kommunalbestyrelsen, som meddeler tilladelsen.

UDKAST

Tilladelsen kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. vandforsyningslovens § 75, stk. 1. Såfremt udnyttelse af en tilladelse forudsætter udførelse af bygge- og anlægsarbejder, må sådanne arbejder ikke påbegyndes, før klagefristen er udløbet, henholdsvis rettidig klage er afgjort, jf. vandforsyningslovens § 78, stk. 3. Miljø- og Fødevareklagenævnet kan dog, hvis særlige omstændigheder taler herfor, og såfremt det i øvrigt skønnes ubetænkeligt, tillade, at bygge- og anlægsarbejderne påbegyndes, jf. vandforsyningslovens § 78, stk. 4.

Efter vandforsyningslovens § 27 kan statslige anlægsmyndigheder foretage bortledning af grundvand eller anden sænkning af grundvandsstanden i forbindelse med statslige bygge- og anlægsarbejder, når der er gennemført en forudgående forhandling med kommunalbestyrelsen. Hvis der ikke kan opnås enighed mellem den statslige anlægsmyndighed og kommunalbestyrelsen om, hvilke foranstaltninger der skal foretages af hensyn til vandforsyningsforholdene, afgøres spørgsmålet af miljøministeren. § 26, stk. 2 kan også finde anvendelse på jernbaneprojekterne, såfremt bortledningen kan holdes inden for de fastsatte rammer.

Efter miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1, må der ikke uden tilladelse fra kommunalbestyrelsen tilføres spildevand til vandløb, søer eller havet. Tilsvarende må der ikke uden tilladelse ske tilslutning af spildevand til spildevandsanlæg og dertil hørende udløbsledninger, jf. miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 3. Miljøstyrelsen meddeler tilladelse i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1, hvor der er tale om udledning af spildevand fra listevirksomheder, som Miljøstyrelsen meddeler miljøgodkendelse til, jf. § 28, stk. 2. Hvis der under en eksisterende tilslutningstilladelse sker en væsentlig ændring i mængden af spildevandet, skal der ansøges om fornyet tilslutningstilladelse, jf. spildevandsbekendtgørelsens § 2, stk. 1. Det er et krav, at kommunen som led i meddelelsen af tilslutningstilladelsen påser, at spildevandsanlæggets udledningstilladelse i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1, kan overholdes efter, at der er meddelt tilslutningstilladelse.

Tilladelserne efter miljøbeskyttelsesloven kan også påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91, stk. 1, men klage har ikke opsættende virkning, medmindre nævnet bestemmer andet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 96, stk. 1.

Indsatsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, fastslår, at statslige myndigheder, regionsrådet og kommunalbestyrelsen ved administration af lovgivningen skal

UDKAST

forebygge forringelse af tilstanden for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Indsatsbekendtgørelsens § 8, stk. 3, indebærer, at myndigheden kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdet eller grundvandsforekomstens tilstand, og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål.

Miljømålsbekendtgørelsens § 4, stk. 3, indebærer, at Miljøstyrelsen efter anmodning fra en myndighed og efter en konkret vurdering kan træffe afgørelse om at fravige de fastlagte miljømål, hvis den manglende forebyggelse af forringelse af en grundvandsforekomsts tilstand skyldes ændringer af overfladevandområdet fysiske karakteristika eller i grundvandsforekomstens niveau, som f.eks. er forårsaget af anlægsprojekter. For at fravige de fastlagte miljømål skal tre betingelser efter miljømålsbekendtgørelsens § 4, stk. 2, dog være opfyldt:

- 1) Der skal tages alle praktisk gennemførlige skridt for at mindske den skadelige indvirkning på vandforekomstens tilstand.
- 2) Ændringerne skal være begrundet i væsentlige samfundsinteresser eller nyttevirkningerne for miljøet og samfundet ved, at de nyttevirkninger, der er ved at nå de fastlagte miljømål, skal være mindre end de nyttevirkninger for befolkningens sundhed, opretholdelsen af menneskers sikkerhed og en bæredygtig udvikling, der følger af ændringerne.
- 3) De nyttige mål, der tilgodeses ved fravigelse af fastlagte miljømål, kan på grund af tekniske vanskeligheder eller uforholdsmæssigt store omkostninger ikke tilgodeses på anden måde, som miljømæssigt er en væsentligt bedre løsning.

Miljøministeren kan bestemme, at en sag er af så principiel karakter, at miljøministeren træffer afgørelsen. Afgørelser truffet af miljøministeren eller Miljøstyrelsen efter miljømålsbekendtgørelsen kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. miljømålsbekendtgørelsens § 6.

3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

UDKAST

Ved etableringen af jernbaneprojekterne kan det blive nødvendigt at håndtere såvel grund- som overfladevand. Eksempelvis indebærer etableringen af de to nye perroner ved Københavns Lufthavn Station, at der skal etableres en ny pumpebrønd, og det er derfor under anlægsfasen nødvendigt at sænke grundvandspejlet og bortlede vandet herfra. Tilsvarende behov vil kunne gøre sig gældende for etableringen af overhalingsspor ved Kalvebod og vendespor ved Københavns Lufthavn Station.

Vandplanlægningsloven og indsatsbekendtgørelsen er en del af implementeringen af vandrammedirektivet i Danmark. Reglerne har til formål at sikre, at overfladevand og grundvand opnår en god økologisk og kemisk tilstand senest i 2027, og for så vidt angår grundvand også en god kvantitativ tilstand. Som nævnt ovenfor under afsnit 3.4.1 indeholder reglerne en forpligtelse til at forebygge forringelser af overfladevandområder og grundvandsforekomster, herunder beskyttelse af grundvandsafhængige terrestriske økosystemer, hvilket bl.a. gælder på afgørelsesniveau. Vandrammedirektivet – og dermed den danske implementering heraf – skal desuden administreres i lyset af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne, hvilket også indebærer iagttagelse af bl.a. beskyttet natur. Manglende opfyldelse af miljømål efter vandrammedirektivet må således ikke som en afledt effekt føre til, at habitatdirektivets beskyttelse af eksempelvis bilag IV-arter ikke iagttages, eller at målsætningerne efter drikkevandsdirektivet ikke opfyldes.

Jernbaneprojekterne omfattet af lovforslaget ligger på Øresundsbanen, som er en del af den internationale jernbanekorridor mellem Skandinavien og resten af Europa. Projekterne skal øge kapaciteten til gavn for udviklingen i både passagertogs- og godstogstrafikken samtidig med, at der i anlægsfaserne skal afvikles den eksisterende togtrafik.

Anlægsarbejder på jernbanen er komplekse og en gennemførelse af projekterne kræver en tæt koordinering og planlægning i forhold til udførelsen, sporspæringer og mulighederne for at afvikle togtrafik i anlægsfasen. Dette er særligt tilfældet på Øresundsbanen, hvor der ikke er alternative muligheder for at dirigere togtrafikken udenom. Samtidig betyder åbningen af Femern Bælt-forbindelsen, at der forventes en stigning i togtrafikken, og her vurderes udvidelsen af Københavns Lufthavn Station og overhalingsspor ved Kalvebod særligt afgørende for den internationale korridor mellem Skandinavien og resten af Europa. Allerede i dag vurderes Øresundsbanen ikke at have nok kapacitet til at afvikle togtrafikken tilfredsstillende. Såfremt udvidelsen af Københavns Lufthavn Station bliver forsinket, vil det

UDKAST

indebære risiko for, at jernbaneprojektet ikke vil være færdiggjort til åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

På ovenstående baggrund foreslås en bestemmelse i forslaget § 8, stk. 1, som vil indebære, at kommunalbestyrelsens kompetence til at træffe afgørelse om tilladelse til grundvands-sænkning efter vandforsyningslovens § 26 samt udlednings- og tilslutningstilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 28 tillægges Trafikstyrelsen. Der vil som det klare udgangspunkt være tale om en kompetenceforskydning fra Tårnby Kommune til Trafikstyrelsen, idet jernbaneprojekterne ikke indebærer meddelelse af tilladelser til listevirksomhed, som godkendes af Miljøstyrelsen, jf. § 35. Derudover vil Trafikstyrelsen tillægges kompetencen til at varetage forhandlinger efter vandforsyningslovens § 27. Trafikstyrelsen vil være forpligtet til at sikre, at et forhandlingsresultat efter vandforsyningslovens § 27 eller afgørelser om tilladelse er i overensstemmelse med indsatsbekendtgørelsens § 8, stk. 1 og 3, hvilket indebærer, at der ikke må ske forringelse af tilstanden for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Trafikstyrelsen har ansvaret for at træffe afgørelse om miljøforhold for en række større anlægsprojekter, herunder Femern Bælt-forbindelsen og Storstrømsbroen. Trafikstyrelsen har en særlig indsigt i jernbaneprojekternes karakteristika i tilknytning til den administrative sagsbehandling i henhold til jernbanelovens kapitel 6a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneprojekter, hvor styrelsen i forvejen er tillagt godkendelseskompetencen. Trafikstyrelsen har således en miljøfaglig indsigt i relation til infrastrukturprojekter. Trafikstyrelsen vil samtidig som statslig myndighed foretage høring af Miljøstyrelsen ved behandling af jernbaneprojekterne, idet Miljøstyrelsen har en særlig miljømæssige indsigt og tekniske fagkompetence.

Den foreslåede bestemmelse i forslaget § 8, stk. 2, vil indebære, at det ikke er muligt at påklage Trafikstyrelsens tilladelser efter stk. 1 til anden administrativ myndighed. Dermed imødegås den usikkerhed, der er forbundet med at gennemføre et projekt, mens der pågår behandling af en klage i nævnet, samt risikoen for at klage tillægges opsættende virkning.

Hvis en klagemulighed over de pågældende tilladelser blev opretholdt, og en klage måtte føre til hjemvisning til fornyet behandling hos kommunen, vil det i udgangspunktet medføre, at evt. igangværende arbejder måtte indstilles, indtil kommunen har taget stilling til, om og hvordan der skal ske retlig lovliggørelse. Formålet med bestemmelsen er således under samtidig

UDKAST

iagttagelse af reglernes indholdsmæssige krav at sikre, at en evt. klage ikke medfører, at jernbaneprojektet forhindres eller forsinkes unødigt.

Som nævnt ovenfor skal der som led i anlægsfasen for udvidelsen af Københavns Lufthavn Station blandt andet gennemføres en grundvandssænkning. I henhold til EU-praksis kan dette efter en konkret vurdering udgøre en forringelse af grundvandsforekomsten i strid med vandrammedirektivets art. 4, stk. 1, litra b), nr. i), og det kan derfor vise sig nødvendigt at fravige de fastlagte miljømål.

Med den foreslåede bestemmelse i forslaget § 8, stk. 3, forskydes beføjelsen til at fravige de fastlagte miljømål fra miljøministeren til transportministeren. Det er hensigten, at transportministeren inden for rammerne af den til enhver tid gældende bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster vil varetage de kompetencer, som er tillagt miljøministeren og Miljøstyrelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil således ikke indebære indholdsmæssige ændringer af gældende ret. Forskellen vil alene være, at det vil være transportministeren, som vil træffe beslutning i forhold til den konkrete sag om at fravige det fastlagte miljømål, hvis betingelserne herfor efter vandrammedirektivet, herunder i lyset af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne, er opfyldt. Den danske implementering af vandrammedirektivet, herunder i lyset af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne, skal således overholdes, og de foreslåede § 8, stk. 1 og 3, ændrer således ikke på indholdet af gældende ret. Der er alene tale om en processuel og kompetencemæssig forenkling for at sikre de bedst mulige rammer for at undgå forsinkelser af jernbaneprojekterne, hvor rettidig gennemførelse er af stor samfundsmæssig betydning. Dermed samles myndighedskompetencen for de miljøforhold, som er reguleret i lovforslaget, hos transportministeren, jf. nærmere under lovforslagets specielle bemærkninger.

Det er forventningen, at transportministeren vil delegere de opgaver, som i bekendtgørelsen er tillagt Miljøstyrelsen, til Trafikstyrelsen. Bestemmelsens formål er bl.a. at sikre, at den kompetente myndighed efter bekendtgørelsen har forhåndskendskab til og dyb indsigt i jernbaneprojekterne, herunder de miljømæssige forhold, hvilket Trafikstyrelsen har som følge af styrelsens rolle som myndighed efter jernbanelovens kap. 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg. Trafikstyrelsen vil som statslig myndighed foretage høring af Miljøstyrelsen inden der træffes afgørelse. Trafikstyrelsen skal som led i konsekvensvurderingen forholde sig til bl.a.

overholdelsen af de regler, som implementerer vandrammedirektivet, herunder i lyset af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne.

Transportministeren, og efter delegation Trafikstyrelsen, vil ved fravigelse af miljømål efter forslaget § 8, stk. 3, orientere Miljøministeriet og Miljøstyrelsen herom samt koordinere den videre proces for revidering af vandområdeplanerne, som Miljøministeriet og Miljøstyrelsen fortsat vil have ansvaret for, herunder indberetningen af de ændringer og forandringer i vandområdet, som jernbaneprojekterne har medført.

Med den foreslåede bestemmelse flyttes kompetencen til at meddele tilladelser og varetage forhandling efter vandforsyningslovens §§ 26-27 samt tilladelse til udledning efter miljøbeskyttelseslovens § 28. Trafikstyrelsen vil kunne fastsætte de nødvendige vilkår, mens hensynet til projekternes fremdrift vil blive sikret ved, at tilladelserne ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Tilsvarende flyttes kompetencen til at træffe afgørelse om fravigelse af fastlagte miljømål efter bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster til henholdsvis transportministeren og Trafikstyrelsen efter delegation. Muligheden for at klage over disse afgørelser er allerede afskåret efter bekendtgørelsen. En evt. prøvelse må således ske ved indbringelse for domstolene, hvor et søgsmål normalt kun tillægges opsættende virkning, såfremt domstolen efter en foreløbig vurdering af sagen finder det overvejende sandsynligt, at lovgivningen er tilsidesat på en måde, som kan føre til uoprettelig skade på miljøet. Hermed vil det blive sikret, at jernbaneprojekterne ikke forsinkes, hvilket kan have store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge, idet der er tale om en international jernbanekorridor, som forbinder Skandinavien med resten af Europa. Såfremt udvidelse af Københavns Lufthavn Station bliver forsinket, vil det indebære risiko for, at jernbaneprojektet ikke vil være færdiggjort til åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

3.5. Ledninger

3.5.1. Gældende ret

Efter gældende ret følger det af § 77, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse

UDKAST

efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder. For ledninger over, under eller langs banearial er tilsvarende bestemmelser indsat i jernbanelovens § 24a, stk. 1 og 2 ved lov nr. 756 af 13. juni 2023.

Endvidere gælder gæsteprincippet i henhold til retspraksis på ulovbestemt grundlag for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H – dommen om Motorring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som ”gæst” skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som ”gæster” på private arealer, er således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den nugældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

Af retspraksis om gæsteprincippet kan bl.a. endvidere fremhæves, at Højesteret i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H – dommen om Flintholm Station) har udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den nugældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et ”sammensat anlægsprojekt”, uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

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

I dom af 15. februar 2022 (UfR 2022.1635 H – dommen om Aalborg Kloak) har Højesteret udtalt, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsanbringelsen beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der kan ligge

i en sådan aftale. Højesteret fastslog i dommen, at anbringelsen af ledninger, der ikke beroede på en aftale, men på en offentligretlig afgørelse (landvæsenkommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kunne begrunde anvendelsen af gæsteprincippet, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde det, herunder det nævnte gavemoment i almindelighed ikke kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning for, at arealejeren selv som ved andre arbejder på arealer skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, og det må kræve særlige holdepunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges. I dom af 14. marts 2022 (UfR 2022 2004 H – dommen om Holstebromotorvejen) fastslog Højesteret, at når der er aftalt erstatning for selve anbringelsen af ledninger, er tilladelse til at anbringe ledninger givet mod vederlag, og det ulovbestemte gæsteprincip finder derfor ikke som udfyldende regel anvendelse. I en sådan situation påhviler det arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at en ledning ikke skal ligge på gæstevilkår.

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

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

Tilsvarende bestemmelser er indsat i privatvejslovens § 70 b, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 24 c, stk. 1 og 2.

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

3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I forbindelse med gennemførelsen af anlægsarbejderne, herunder i relation til udvidelsen af Københavns Lufthavn Station, vil flere ledninger blive påvirket, og det vil være nødvendigt at foretage arbejder på ledninger, herunder flytninger, omlægninger mv.

De nærmere undersøgelser i relation til etablering af overhalingsspor ved Kalvebod samt et vendespor ved Københavns Lufthavn Station kan tilsvarende afdække et behov for gennemførelse af ledningsarbejder.

For at sikre at jernbaneprojekterne i forhold til ledningsarbejder vil blive stillet som andre jernbaneprojekter eller vejprojekter, der gennemføres af henholdsvis Vejdirektoratet og Banedanmark, indeholder lovforslagets §§ 5-7 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af jernbaneprojekternes gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandling af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

Det forudsættes at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand, som udgangspunkt vil ske ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for vedkommende forsyningsselskab. Nærværende lov indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 5-7 og bemærkningerne hertil.

3.6. Skattefritagelse ved udbetaling af kompensation

3.6.1. Gældende ret

Efter gældende ret er erstatninger, der udbetales som en løbende ydelse, skattepligtige for modtageren, uanset hvad den løbende ydelse tjener som erstatning for. Udbetales erstatningen som et engangsbeløb, afhænger den skattemæssige behandling for modtageren af, hvilke tab eller hvilken skade erstatningen er kompensation for. Hvis erstatningen er en kompensation for en del af indkomstgrundlaget, er den skattefri. Ved erhvervelse af en erstatningssum, der dækker et formuetab, er det afgørende for skattefriheden, at der sker en sumudbetaling evt. i form af en ratevis betaling af et beløb, der er fastsat på forhånd.

3.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det vurderes hensigtsmæssigt, at kompensationen i medfør af den foreslåede ordning i alle tilfælde vil være skattefri for modtageren. Da kompensationen i øvrigt udmåles under forudsætning om skattefrihed, foreslås der med dette lovforslag indført en regel i ligningsloven om, at kompensation efter regler udstedt i medfør af den foreslåede § 3, i alle tilfælde gøres skattefri for modtageren. Skattefriheden gælder, uanset om kompensationen ydes i form af midlertidigt ophold uden for eget hjem eller som kontant kompensation.

4. Konsekvenser for FN's verdensmål

Lovforslaget vurderes at understøtte opfyldelse af FN's verdensmål i forhold til mål 8 om anstændige jobs og økonomisk vækst, mål 9 om industri, innovation og infrastruktur samt mål 12 om ansvarligt forbrug og produktion.

I forhold til mål 8 om anstændige jobs og økonomisk vækst vil jernbaneprojekterne forventeligt have afledte positive konsekvenser for så vidt angår delmål 8.1, hvorefter den årlige økonomiske vækst pr. indbygger skal fastholdes i overensstemmelse med nationale forhold. Jernbaneprojekterne vil således forventeligt have afledte positive konsekvenser i forhold til dette delmål, idet kommende udbud af entreprenøropgaver vil bidrage til øget vækst samt skabe jobs inden for bygge- og anlægsbranchen under jernbaneprojekternes anlægsfase.

I forhold til mål 9 om industri, innovation og infrastruktur kan jernbaneprojekterne have positive konsekvenser for så vidt angår delmål 9.1, hvorefter der skal udvikles pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af høj kvalitet herunder regionale og grænseoverskridende infrastruktur for at støtte den økonomiske udvikling og menneskelig trivsel med fokus på lige adgang for alle til overkommelig pris. Efter jernbaneprojekterne er gennemført vil kapaciteten på Øresundsbanen blive forbedret, hvilket vil have afledte positive konsekvenser for den internationale, nationale og regionale jernbanetrafik. Endeligt vil muligheden for den grænseoverskridende trafik fra Sverige gennem Danmark og videre til Tyskland efter Femern Bælt-forbindelsens åbning blive styrket. Dette vil have en positiv effekt for særligt den jernbanebåret godstrafik, men også passagertrafikken vil opleve en markant forbedring.

Det forventes, at alle tog på strækningen vil være elektriske, ligesom jernbaneprojekterne bidrager til at muliggøre "modal shift" fra vej til bane, hvilket bidrager til at nedbringe transportens samlede udledning af CO₂. Omvendt kræver anlæg og drift af jernbanerne både råstoffer (beton, stål m.v.) og energi. I såvel anlæg og drift vil der imidlertid blive arbejdet med råstof-

og ressourcebesparende tiltag samt CO2-reducerende løsninger gennem krav til leverandører, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed samt brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer). Dette vil også understøtte mål 12 om ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressource) samt delmål 12.5 (reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det forventes, at eventuelle udgifter forbundet med lovforslaget kan holdes inden for de nuværende budgetrammer til de berørte jernbaneprojekter. Herudover vil lovforslaget reducere risikoen for forsinkelser af jernbaneprojekterne og dermed også fordyrelser for staten. Der forventes ikke at være behov for øget bevilling i forbindelse med lovforslaget, der indfører en kompensationsordning, og forslaget forventes dermed ikke at have økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Det er Sund og Bælt Holding A/S' forventning, at de særligt genevoldende anlægsarbejder kan gennemføres i dagtimerne i forbindelse med udførelsen af udvidelsen af Københavns Lufthavn Station. Det kan dog ikke udelukkes, at det er nødvendigt for projektets gennemførelse, at der skal udføres enkelte meget støjende aften- og natarbejder. Dog gælder det for overhalingsspor ved Kalvebod, at den nærmere udførelse ikke er fastlagt. Og for vendespor ved Københavns Lufthavn Station, at den nærmere udformning og udførelse ikke er fastlagt. Omkostninger i forbindelse med tilbud midlertidigt ophold uden for eget hjem og kontant kompensation forventes at være af begrænset størrelse og vil kunne afholdes inden for de eksisterende budgetter for gennemførelse af jernbaneprojekterne. Der henvises til afsnit 3.3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Den foreslåede skattefritagelse er neutral over for de offentlige finanser, da kompensationen er fastsat under forudsætning om skattefritagelse. Skattefritagelsen har ingen konsekvenser for kommuner og regioner.

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

Jernbaneprojekterne indebærer behov for arealerhvervelser, eventuelt ved ekspropriation. Der vil overvejende være behov for midlertidige arbejdsarealer m.v. i anlægsfaserne, og kun i mindre omfang vil det være nødvendigt med permanente arealerhvervelser til brug for jernbaneprojekterne. Der vil for de virksomheder, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, være

midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved korrespondance fra Sund og Bælt Holding A/S og ekspropriationsmyndighederne.

Der skal i anlægsperioderne gennemføres en række ledningsarbejder nødvendiggjort af jernbaneprojekternes gennemførelse. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling. Det kan derfor have økonomiske konsekvenser for ledningsejerne. Dette beror på, om der er taget stilling til spørgsmålet i eventuelle tilladelser eller aftaler. Såfremt der ikke er taget stilling til spørgsmålet, er det Transportministeriets vurdering, at ledningsejer vil skulle betale for omlægningen, da det såkaldte gæsteprincip vil gælde i det tilfælde. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 3.5 om ledninger,

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har positive konsekvenser for de borgere, der vil blive berørt af de støjende anlægsarbejder, da der med lovforslaget vil være mulighed for at søge midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.

Der afskæres med lovforslaget klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser vedrørende jernbaneprojekterne, som træffes efter lovforslagets § 8, hvilket primært vedrører miljølovgivningen, samt transportministeren kan efter lovforslagets § 9, stk. 2 fastsætte regler om, at afgørelserne for så vidt angår tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation ikke skal kunne påklages.

Forslaget om afskæring af klageadgange er fundet nødvendigt af hensyn til jernbaneprojekternes fremdrift og økonomi samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både jernbaneprojekterne og beboere mv. i anlægsperioderne. Afgørelserne vil som altid kunne indbringes for domstolene, dog med de frister, der fremgår af lovforslagets § 10.

Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod vil indebære behov for midlertidige arealerhvervelser, eventuelt ved ekspropriation til brug for arbejdsarealer m.v. i anlægsfaserne. Der vil for de foreninger mv., der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. De berørte foreninger vil blive inddraget direkte ved korrespondance fra Sund og Bælt Holding A/S og ekspropriationsmyndighederne.

8. Klimamæssige konsekvenser

Der vil være en CO₂-udledning i forbindelse med anlæg af jernbaneprojekterne. Størrelsen på denne CO₂-udledning er for anlæg af Københavns Lufthavn Station opgjort til ca. 5.500 tons CO₂-eq. For anlæg af overhalingsspor ved Kalvebod er CO₂-udledningen opgjort til ca. 12.000 tons CO₂-eq, mens det for vendespor ved Københavns Lufthavn Station er opgjort til ca. 2.000 tons CO₂-eq. Sidstnævnte er dog afhængig af den endelige udformning.

Jernbaneprojekterne på Øresundsbanen er med til at skabe et mere attraktivt togprodukt for passagererne og bedre kapacitet til godstogstrafikken. Dette øger muligheden for, at der sker en overflytning fra henholdsvis biltrafik til persontog og fra lastbiler til godstog, hvilket giver en reduktion i CO₂-udledningen fra transportsektoren.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget har miljømæssige konsekvenser, idet borger og dyr kan risikere yderligere støjforurening, som ellers ikke ville være påført.

Den foreslåede ordning, hvorefter miljøbeskyttelsesloven kan fraviges, omfatter dog alene situationer, hvor det er nødvendigt for gennemførelse eller at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af jernbaneprojekterne, og ordningen betyder, at transportministeren kun efter en konkret vurdering får mulighed for at fastsætte regler om støj og vibrationer, som måtte opstå som følge af arbejder forbundet med gennemførelse af de tre jernbaneprojekter, hvorefter lov om miljøbeskyttelse vedrørende støj og vibrationer og regler udstedt i medfør heraf ikke finder anvendelse.

Det bemærkes, at tilladelser, herunder tilladelser efter miljølovgivningen samt evt. tilladelse fra Trafikstyrelsen efter jernbanelovens kapitel 6a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg (tidligere kaldet "VVM-tilladelse") vil blive indhentet administrativt efter de gældende regler. Dette med undtagelse af fravigelserne i dette lovforslag.

I relation til arealforhold, vil gennemførelse af de tre jernbaneprojekter kræve permanent og midlertidig rådighed over en række arealer, herunder arealer som er ejet af Københavns Lufthavn. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 3.2. om ekspropriation.

10. Forholdet til EU-retten

10.1. VVM-direktivet

Jernbaneprojekterne vil blive behandlet efter reglerne i jernbanelovens kapitel 6a, som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

Tilladelse fra Trafikstyrelsen efter jernbanelovens kapitel 6a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg (tidligere kaldet ”VVM-tilladelse”), vil blive indhentet administrativt efter de gældende regler.

10.2. Århus-konventionen

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

Efter Århuskonventionens artikel 9, stk. 3, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5. Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i VVM-direktivets artikel 11. Det følger af Århuskonventionens arti-

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

Efter Århuskonventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed inklusiv foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelig og ikke uoverkommeligt dyre. Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århuskonventionen og VVM-direktiv m.v. Efter dansk praksis kan enhver, der har retligt interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århuskonventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter, hvilket sikres ved lovforslagets § 10. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

10.3. Vandrammedirektivet, herunder drikkevands- og grundvandsdirektiverne

Det overordnede formål med vandrammedirektivet, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23/10 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger, er at fastlægge en ramme for beskyttelse af vandløb og søer, overgangsvande, kystvande og grundvand, som blandt andet forebygger yderligere forringelse og beskytter og forbedrer vandøkosystemernes tilstand, jf. direktivets artikel 1. Der er derfor efter direktivet forbud mod at godkende projekter, der medfører forringelser af overfladevandområder og grundvandsforekomster omfattet af et indsatsprogram eller hindrer opfyldelse af de fastsatte mål for den pågældende vandforekomst. Dette følger af direktivets artikel 4, stk. 1.

I vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, indgår muligheden for at fravige de opstillede miljømål for et givent vandområde. EU-Domstolen har C-461/13 (Weser-dommen) bemærket, at adgangen til at fravige vandrammedirektivet kun gælder på den betingelse, at der er taget alle praktisk gennemførlige skridt for at mindske den skadelige indvirkning på den pågældende vandforekomsts tilstand, og indsatsprogrammerne og vandområdeplanerne er blevet tilpasset som følge heraf.

UDKAST

Miljømålsbekendtgørelsens § 4, stk. 3, indebærer, at Miljøstyrelsen efter anmodning fra en myndighed og efter en konkret vurdering kan træffe afgørelse om at fravige de fastlagte miljømål, hvis den manglende forebyggelse af forringelse af en grundvandsforekomsts tilstand skyldes ændringer af overfladevandområdets fysiske karakteristika eller i grundvandsforekomstens niveau, som f.eks. er forårsaget af jernbaneprojekter. Med lovforslaget forskydes alene beføjelsen til at fravige de fastlagte miljømål fra miljøministeren og Miljøstyrelsen til transportministeren. Det er hensigten, at transportministeren inden for rammerne af den til enhver tid gældende bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster varetager de kompetencer, som er tillagt miljøministeren og Miljøstyrelsen. Det er forventningen, at transportministeren vil delegere de opgaver, som i bekendtgørelsen er tillagt Miljøstyrelsen, til Trafikstyrelsen. Den foreslåede bestemmelse indebærer således ikke indholdsmæssige ændringer af gældende ret.

Det er i denne sammenhæng væsentligt at fremhæve, at en evt. fravigelse af miljømålet skal ske inden for rammene af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne.

Drikkevandsdirektivet forudsætter, at beskyttelsen af drikkevandsressourcerne indgår i den generelle vandplanlægning, hvor der i overensstemmelse med vandrammedirektivets bestemmelser skal foretages en karakterisering af indvindingsoplande for indvindingssteder og identificering af farer og farlige hændelser, der kan medføre forringelse af vandkvaliteten.

Grundvandsdirektivet har som formål at foreskrive de tiltag, der skal forebygge forurening af og fastlægge kontrollen med grundvandets kvantitet og kvalitet. Direktivet har også fokus på beskyttelse af de grundvandsafhængige økosystemer og grundvandsøkosystemer. Den kemiske grundvandstilstand må ikke medføre væsentlige eller signifikante beskadigelser af terrestriske økosystemer. Grundvandsdirektivet fastslår, at de indsatsprogrammer, der udarbejdes efter vandrammedirektivet, også skal omfatte indsatsen i forhold til grundvandsforekomsternes målopfyldelse.

Hvis miljømålet fraviges, skal det således sikres, at fravigelsen sker inden for rammerne af den danske implementering af drikkevands- og grundvandsdirektiverne, og at fravigelsen er forenelig med beskyttelsen af beskyttelsen af arter og naturtyper efter habitatdirektivet, jf. også afsnit 10.5.

10.4. Havstrategidirektivet

Det følger af havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger – EU-tidende 2008 nr. L 164), at en god miljøtilstand i havmiljøet skal etableres eller fastholdes i alle medlemsstaters havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet udarbejdes hvert 6. år nye havstrategier. En havstrategi beskriver bl.a. god miljøtilstand og fastsætter miljømål for 11 forskellige deskriptorer. Endvidere indeholder det et indsatsprogram. Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der er fastsat i havstrategien.

Havstrategiloven og Danmarks havstrategi omfatter alle havområder herunder havbund og undergrund, på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på havområder, der strækker sig ud til 1 sømil uden for basislinjen i det omfang, de er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsats, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter miljømålsloven. Havstrategien indeholder også en vurdering af de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet.

Det forudsættes, at havstrategidirektivets overholdelse indgår i den konkrete behandling af de jernbaneprojekter, som er omfattet af lovforslaget.

10.5. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

I medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planer (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis projektet efter en foreløbig vurdering (screening) 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.

UDKAST

Habitatdirektivet indebærer en streng beskyttelse af bestemte naturtyper (Natura 2000-områder) og arter (bilag IV-arter). For så vidt angår Natura 2000-områder må disse ikke udsættes for en påvirkning, som indebærer en skade på områdets integritet, men bilag IV-arterne er beskyttet mod navnlig forsætlig indfangning og drab samt beskadigelse af yngle- og rasteområder.

Trafikstyrelsen vil som kompetent myndighed for de i lovforslaget omhandlede projekter påse overholdelsen habitat- og fugledirektivet i medfør af jernbanelovens kapitel 6a.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommune og regioner	Lovforslaget mindsker risikoen for forsinkelser og fordyrelser af opgradering af Øresundsbanen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommune og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Der skal i anlægsperioderne gennemføres en række ledningsarbejder nødvendiggjort af jernbaneprojekternes gennemførelse. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling. Det kan derfor have økonomiske konsekvenser for ledningsejerne. Dette beror på,

UDKAST

		om der er taget stilling til spørgsmålet i eventuelle tilladelser eller aftaler. Såfremt der ikke er taget stilling til spørgsmålet, er det Transportministeriets vurdering, at lednings-ejer vil skulle betale for omlægningen, da det såkaldte gæsteprincip vil gælde i det tilfælde.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Der vil være administrative konsekvenser så længe eventuelle ekspropriationsforretningerne mv. foregår.
Administrative konsekvenser for borgerne	Hvis naboer til de tre jernbaneprojekter bliver udsat for meget støjende aften- og nattearbejder, kan de få midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.	Der afskæres administrative klageadgange for borgerne i forhold til afgørelser om anlægsprojekterne inden for visse dele af miljølovgivningen. Der vil være administrative konsekvenser så længe eventuelle ekspropriationsforretningerne mv. foregår.
Klimamæssige konsekvenser	Jernbaneprojekterne er med til at skabe muligheden for et mere attraktivt togprodukt, hvilket muliggøre en reduktion i CO ₂ -udledning.	Der vil være en CO ₂ -udledning i forbindelse med anlægsfaserne af jernbaneprojekterne.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Naboer til Øresundsbanen samt dyr risikerer at opleve en forøget støj- og vibrationsforurening i forbin-

UDKAST

		delse med anlægsarbejderne. Jernbaneprojekterne indebærer arealindgreb.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen).	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i *stk. 1*, at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber skal projektere og anlægge jernbaneprojekterne nævnt i *stk. 2*. Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber kan hermed forestå anlæg af de nødvendige anlæg og faciliteter samt foretage andre nødvendige dispositioner til gennemførelsen af jernbaneprojekterne.

Lovens bestemmelser udgør de særlige rammer for jernbaneprojekternes gennemførelse, men jernbaneprojekterne gennemføres i det omfang loven ikke regulerer særlige forhold inden for de sædvanlige regler, herunder krav om tilladelser efter miljølovgivningen. Disse tilladelser vil således fortsat skulle indhentes administrativt af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, inden anlægsarbejderne kan igangsættes.

Det foreslås i *stk. 2*, at loven omfatter følgende jernbaneprojekter, som gennemføres inden for de områder, der fremgår af lovens bilag 1-3:

- 1) Udvidelse af Københavns Lufthavn Station.
- 2) Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod.
- 3) Etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station.

Det følger det af *stk. 2*, at jernbaneprojekterne gennemføres inden for de områder, der fremgår af lovens bilag 1-3.

For en nærmere beskrivelse af udformningen af jernbaneprojekterne henvises til afsnit 3.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 65 er det som udgangspunkt kommunalbestyrelsen i en given kommune, der fører tilsyn med, om reglerne i miljøbeskyttelsesloven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes. Kommunalbestyrelsen har dermed kompetencen til at regulere forhold vedrørende forurening og gener, herunder støj og vibrationer fra anlægsarbejder.

I *stk. 1* foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om støj og vibrationer fra anlægget af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, *stk. 2*.

UDKAST

Som det fremgår af afsnit 3.3. i de almindelige bemærkninger, vil jernbaneprojekterne blive søgt tilrettelagt, så de ikke medfører unødige støj- eller vibrationsgener. Det vil i nogle tilfælde imidlertid ikke kunne undgås, at der i korte perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj og vibrationer, som kommunerne typisk anvender i forbindelse med vurdering af støj- og vibrationsgener i forbindelse med anlægsarbejde. Transportministeren vil i medfør af den foreslåede stk. 1, kunne varetage beskyttelseshensynene efter miljøbeskyttelseslovens kap. 5 i medfør af loven ved at fastsætte tærskelværdier for den tilladelige støj og vibrationer, der udgår fra de støjende arbejder, som gør det muligt at gennemføre de pågældende jernbaneprojekter.

Transportministeren vil i givet fald herved tage udgangspunkt i principperne i miljøbeskyttelsesloven, og der tilsigtes som udgangspunkt ikke et lavere beskyttelsesniveau end normalt, medmindre væsentlige hensyn til jernbaneprojekternes gennemførelse tilsiger det.

Gennemførelsen af jernbaneprojekterne vil blive tilrettelagt således, at de ikke påfører omgivelserne unødige miljømæssige gener, og der planlægges med, at de mest støjende og vibrerende aktiviteter så vidt muligt udføres i dagtimerne. Dette begrænser generne for de fleste naboer. Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af togtrafikken og den praktiske gennemførelse af jernbaneprojekterne, at det kan det blive nødvendigt, at der skal udføres støjende aften- og natarbejder.

Det vil være en betingelse for, at transportministeren kan fastsætte regler om støj og vibrationer, at en efterlevelse af gældende regler vil indebære en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af jernbaneprojektet eller, at jernbaneprojektet slet ikke kan gennemføres. Om betingelsen vil være opfyldt, beror på en konkret vurdering ud fra bl.a. karakteren af arbejderne. Det er dog klart, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af jernbaneprojektet vil være omfattet. Eksempelvis vil en mindre forsinkelse som ikke har betydning for den samlede tidsplan, således som altovervejende udgangspunkt ikke være tilstrækkeligt til at begrunde, at transportministeren fastsætter regler om støj og vibrationer. Omvendt kan der i særlige tilfælde, hvor en forsinkelse på eksempelvis få dage helt konkret medfører vidtrækkende konsekvenser for den samlede tidsplan og dermed for den rettidige gennemførelse af et samlet jernbaneprojekt efter omstændighederne være tale om en forsinkelse af væsentlig betydning.

Hvorvidt der er tale om en væsentlig fordyrelse af jernbaneprojektet, vil ligeledes afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et

UDKAST

hensyn, om det pågældende jernbaneprojekt fordyres med samlede udgifter af en størrelse, der må anses at ligge ud over, hvad der vurderes at være almindelige og forventelige fordyrelser.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at anlægget af jernbaneprojektet – hvis betingelserne herfor konkret er opfyldt – prioriteres højere end eksisterende grænser for støj. Samtidig vil de berørte naboer til jernbaneprojektet kunne tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant compensation, således hensynet til naboerne fortsat varetages, jf. den foreslåede § 3, stk. 1, jf. nedenfor.

Det foreslås i *stk. 2*, at fastsætter transportministeren regler efter *stk. 1*, finder lov om miljøbeskyttelse samt regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf om støj og vibrationer ikke anvendelse.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er at klarlægge, at såfremt transportministeren fastsætter regler om støj og vibrationer, vil anlægsarbejderne omfattet af lovforslaget være reguleret af disse regler, og miljøbeskyttelsesloven samt regler, påbud eller forbud udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf for så vidt angår støj og vibrationer finder ikke længere anvendelse. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 2 med tilhørende bemærkninger og til afsnit 3.3. i de almindelige bemærkninger.

Til § 3

Efter gældende ret vurderes det ikke muligt for Sund og Bælt Holding A/S at tilbyde berørte borgere compensation for aften- og natarbejder i forbindelse med de konkrete jernbaneprojekter, medmindre dette er særskilt reguleret ved lov. Dette er bl.a. tilfældet ved lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge, lov nr. 1542 af 13. december 2016 om etablering af en ny jernbane til Aalborg Lufthavn med tilhørende anlæg, lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark med tilhørende bekendtgørelse nr. 1196 af 4. juni 2021 om compensation som følge af forurening og gener fra visse arbejder i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-tunnelen samt bekendtgørelse nr. 1197 af 4. juni 2021 om forurening og gener fra visse arbejder i forbindelse med anlæg af Femern Bælt-tunnelen samt lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer bl.a. lov nr. 748 af 25. juni 2014 og tilhørende bekendtgørelse nr. 1804 af 21. december 2018 om forurening og gener fra anlægget af Cityrin-

UDKAST

gen med bekendtgørelse nr. 768 af 25. juni 2014 om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen med senere ændringer.

I *stk. 1* foreslås det, at transportministeren i regler fastsat i henhold til § 2 kan bestemme, at der efter anmodning kan gives tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af § 2, der udføres i aften- og nattetimerne.

Den foreslåede kompensation og genhusningsordning er således alene tiltænkt at gælde for meget støjende anlægsarbejder, der udføres om aftenen og natten.

Beboere, som er naboer til støjende arbejder, vil skulle varsles, før arbejderne påbegyndes. Såfremt transportministeren har fastsat tærskelværdier for tilladelige støj og vibrationer efter den foreslåede § 2, stk. 1, vil berørte naboer samtidigt skulle vejledes om, at det er muligt at modtage tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.

Naboer, der ønsker ophold uden for eget hjem, kan efter anmodning herom modtage dette tilbud. Der vil være tale om ophold på et nærliggende hotel eller lignende. Ordningen vil således ikke indebære tilbud om en egentlig genhusning. Eventuelle øgede transportomkostninger, der måtte være forbundet med opholdet, er ikke omfattet af ordningen. Naboer, der ønsker at modtage kontant kompensation, kan ligeledes modtage dette efter anmodning.

Bestemmelsen forventes delegeret til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, jf. lovforslagets § 9.

I *stk. 2* foreslås det, at beløb ydet i forbindelse med regler fastsat i medfør af stk. 1, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og heller ikke medfører reduktion af sådanne ydelser.

Efter bestemmelsen skal der derfor ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige efter den øvrige lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse, bortses fra beløb, der er modtaget som kompensation for støj som følge af jernbaneprojekterne efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 (kompensationen). Dette gælder både for ydelser til dækning af tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem og kontant kompensation udbetalt efter stk. 1. Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne fra det offentlige for beløbene.

UDKAST

Med lovforslagets *stk. 3*, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om rammerne for den kompensation, der tilbydes efter *stk. 1*.

Taksterne for kompensationen og de nærmere rammer for ansøgning om og udbetaling af kompensationen mv. forventes udmøntet ved bekendtgørelse. Bestemmelsen forventes delegeret til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, jf. lovforslagets § 9.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.3.2. i de almindelige bemærkninger.

Til § 4

Det følger af grundlovens § 73, *stk. 1*, at ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom uden, hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, *stk. 2*.

De nødvendige arealer og ejendomme m.v. kan være arealer og ejendomme, der permanent skal bruges til gennemførelse og drift af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, *stk. 2*. Der kan enten være tale om totalekspropriation eller en delvis ekspropriation afhængig af, hvor stor en del af den pågældende ejendom der er brug for til gennemførelse og drift af jernbaneprojekterne.

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

Det foreslås i *stk. 2*, at ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

I *stk. 3* foreslås det, at erstatningen efter *stk. 3* fastsættes efter § 103 i lov om offentlige veje m.v.

Bestemmelsen svarer til § 45, *stk. 3*, i lov om offentlige veje m.v. og betyder, at erstatningen fastsættes efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Til § 5

Efter gældende ret følger det af § 77, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder. For ledninger over, under eller langs banearial er tilsvarende bestemmelser indsat i jernbanelovens § 24a, stk. 1 og 2 ved lov nr. 756 af 13. juni 2023.

Endvidere gælder gæsteprincippet i henhold til retspraksis på ulovbestemt grundlag for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Der henvises til afsnit 3.5.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger for nærmere herom.

For at sikre at jernbaneprojekterne i forhold til ledningsarbejder er stillet som andre jernbaneprojekter eller vejprojekter, der gennemføres af henholdsvis Vejdirektoratet og Banedanmark, foreslås det med bestemmelsen, at der sker regulering og præcisering af, hvorledes omkostningerne skal afholdes i henseende til ledningsomlægninger.

Med *stk. 1* foreslås det, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder der iværksættes af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber under gennemførelsen af jernbaneprojektet, betales af ledningsejeren.

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

Med *stk. 3*, foreslås det, at arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er aftalt eller følger af § 6, stk. 2.

UDKAST

Bestemmelsen sikrer klarhed om, at ledningsarbejder som altovervejende udgangspunkt udføres af ledningsejeren. For arbejder på ledninger i eller over offentligt vejareal eller private fællesveje og udlagte private fællesveje følger dette af henholdsvis vejlovens § 77, stk. 3, og privatvejslovens § 70 c, stk. 1, og for ledninger over, under eller langs baneareal følger dette af jernbanelovens § 24 b, stk. 1. For arbejder på ledninger i eller over arealer, hvor gæsteprincippet ikke gælder på lovbestemt grundlag, er udgangspunktet i praksis også, at det er ledningsejer, der udfører nødvendige ledningsarbejder.

Med de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 5, skabes der i loven klarhed over, at gæsteprincippet finder anvendelse i forhold til arbejder på ledning i eller over arealer i området, hvor jernbaneprojekterne skal gennemføres, og dermed uanset om de berørte ledningsanlæg ligger i eller over vejarealer, jernbanearealer eller andre offentlige private ejendomme, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Der henvises til afsnit 3.5.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 6

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

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

Tilsvarende bestemmelser er indsat i privatvejslovens § 70 b, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 24 c, stk. 1 og 2.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til

UDKAST

eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren skal således inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

I *stk. 1* foreslås det, at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber i forbindelse med gennemførelsen af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, skal tage hensyn til ledninger omfattet af § 5, og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Bestemmelsen indebærer, at selskabet skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a. ved at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Bestemmelsen sikrer klarhed om, at selskabet i forbindelse med gennemførelse af jernbaneprojekterne skal tage hensyn til ledninger omfattet af § 5, og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 6, stk. 1, svarer for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer til bestemmelserne i vejlovens § 79, stk. 1 og 2, og for ledninger i eller over private fællesveje eller udlagte private fællesveje svarer bestemmelsen til bestemmelserne i privatvejslovens § 70 b, stk. 1 og 2. Tilsvarende bestemmelser for ledninger over, under eller langs baneareal er indsat i jernbanelovens § 24 c, stk. 1 og 2.

I *stk. 2* foreslås det, at såfremt der ikke kan opnås enighed mellem Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber og ejere af ledninger omfattet af § 5 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Selskabet skal derfor, hvis forholdene gør det nødvendigt, rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre love, herunder lov om en Cityring, lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og lov om ombygning af Aarhus H. Det bemærkes, at der

UDKAST

for nærværende lovforslag ikke er tale om en sædvanlig anlægslov, da tilladelser, herunder miljøtilladelse mv., vil blive indhentet administrativt efter gældende regler. Dette med undtagelse af fravigelserne i dette lovforslag.

Det forudsættes, at selskabet forinden har søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både jernbaneprojektet og ledningsejeren, jf. lovforslagets § 6, stk. 1.

Bestemmelsen fastsætter, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed mellem selskabet og ejere af ledninger omfattet af § 5 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Herved sikres, at jernbaneprojekterne kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

I *stk. 3* foreslås det, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i *stk. 2*, udføre for ledningsejerens regning.

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til jernbaneprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker jernbaneprojektet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt). Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Transportministeren har tilsvarende kompetence i de love, som er nævnt ovenfor.

Uanset bestemmelsen gælder det, at transportministeren kan lade Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber udføre ledningsarbejder for egen regning i de tilfælde, hvor ledningsejeren ikke kan identificeres. Bestemmelsen skal – ligesom bestemmelsens første led – sikre, at jernbaneprojektet ikke forsinkes, fordi det ikke er muligt at identificere ejeren af ledningerne.

Den foreslåede bestemmelse i § 6, stk. 3, svarer desuden for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4. Tilsvarende bestemmelser for ledninger over, under eller langs banearreal er indsat i jernbanelovens § 24 c, stk. 4.

Til § 7

I forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt efter ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1 kan ekspropriationskommissionen tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger. Det forudsættes, at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed om den tekniske løsning, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovforslagets § 5, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

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

I *stk. 1*, foreslås det, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 5 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 6 afgøres, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse fastsætter således at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 5 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 6, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til jernbaneprojekterne.

Med *stk. 2*, foreslås det, at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom tilsvarende anvendelse.

Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele (generelle og/eller specielle) for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Til § 8

Den foreslåede bestemmelse indebærer ikke indholdsmæssige ændringer af gældende ret, men alene en ændring af myndighedskompetencen. Jernbaneprojekterne omfattet af lovforslagets § 1, stk. 2, gennemføres således i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler og fortolkning heraf, som måtte komme til udtryk gennem praksis, som denne fastlægges af EU-Domstolen, de danske domstole samt Miljø- og Fødevarerklagenævnet og Planklagenævnet. Kompetenceforskydningen ændrer således ikke på den indholdsmæssige implementering af vandrammedirektivet, herunder i lyset af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne.

Det foreslås i *stk. 1*, at flytte kompetencen til at meddele tilladelse og varetage forhandling efter §§ 26-27 i lov om vandforsyning mv. og meddele tilladelse efter § 28 i lov om miljøbeskyttelse til Trafikstyrelsen.

Bestemmelsen indebærer alene en flytning af kompetencen til at træffe afgørelse om tilladelse henholdsvis varetage forhandling med selskabet, og Trafikstyrelsen er følgelig forpligtet til at overholde gældende ret, som denne måtte blive fastlagt af navnlig EU-Domstolen, de danske domstole samt Miljø- og Fødevarerklagenævnet og Planklagenævnet.

Det foreslås i *stk. 2*, at Trafikstyrelsens afgørelse vedrørende jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, som træffes efter § 26 i lov om vandforsyning mv. eller § 28 i lov om miljøbeskyttelse, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Med bestemmelsen foreslås det, at klageadgangen i forhold til de af bestemmelsen nævnte love afskæres. Bestemmelsen indebærer blandt andet, at jernbaneprojekterne ikke risikerer at blive forsinket af eventuelle klager til Miljø- og Fødevarerklagenævnets over kommunens afgørelser, hvorfor en afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn. Bestemmelsen vil ikke ændre ved, at afgørelserne kan indbringes for domstolene under iagttagelse af søgsmålsfristen i lovforslagets § 10.

Med *stk. 3* foreslås det, at beføjelserne fastsat i medfør af § 13 i lov om vandplanlægning om fravigelse af fastsatte miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster udøves af transportministeren for anlægget af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2.

Med bestemmelsen foreslås det, at transportministeren i forbindelse med anlægget af jernbaneprojekterne kan udøve beføjelserne til at fravige miljø-

UDKAST

mål efter den til enhver tid gældende bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, som er tillagt miljøministeren og Miljøstyrelsen. Det er forventningen, at transportministeren vil delegere de opgaver, som varetages af Miljøstyrelsen, til Trafikstyrelsen. Bestemmelsen indebærer alene en flytning af kompetencen til transportministeren og Trafikstyrelsen til udøvelse af miljøministerens eller Miljøstyrelsens beføjelser til at fravige miljømål efter § 4, stk. 3, i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Den foreslåede bestemmelse indebærer således ikke indholdsmæssige ændringer af gældende ret, men alene en ændring af myndighedskompetencen for så vidt angår adgangen til at fravige miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Jernbaneprojekterne omfattet af lovforslagets § 1, stk. 2, gennemføres således i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler og den fortolkning heraf, som måtte komme til udtryk gennem fx EU-Domstolens praksis, de danske domstoles praksis samt praksis fra Miljø- og Fødevarerklagenævnet samt Planklagenævnet, og vil blive administreret i overensstemmelse med nuværende praksis uanset kompetenceoverdragelse og afskæring af klageadgange.

Efter bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster vil det navnlig være beføjelserne til i en konkret sag at fravige de fastlagte miljømål, som kan blive relevante at bringe i anvendelse i forbindelse med gennemførelsen af jernbaneprojekterne. Det påhviler i givet fald transportministeren og Trafikstyrelsen at sikre, at betingelserne for at fravige miljømålet er opfyldt. Det er alene adgangen til at fravige miljømålet efter § 4, stk. 3, i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, hvor kompetencen forskydes til transportministeren – og Trafikstyrelsen efter delegation. Miljøministeren og Miljøstyrelsen bevarer således enhver anden beføjelse, og miljøministeren og Miljøstyrelsen forudsættes således at forestå den nødvendige administration af bl.a. § 7 i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, hvis det som følge af fravigelsen er relevant at undlade at gennemføre miljøforbedrende foranstaltninger, som er fastlagt i indsatsbekendtgørelsen. Tilsvarende vil miljøministeren fortsat varetage beskrivelsen af evt. fravigelser af miljømål i vandområdeplanen i forbindelse med revision, hvorfor transportministeren og Trafikstyrelsen vil koordinere dette med Miljøministeriet.

Formålet med bestemmelsen er bl.a. at sikre, at den kompetente myndighed efter bekendtgørelsen har forhåndskendskab til og dyb indsigt i jernbaneprojekterne, herunder de miljømæssige forhold, hvilket Trafikstyrelsen har som følge af styrelsens rolle som myndighed efter jernbanelovens kap. 6a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg. Trafikstyrelsen skal i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projekterne vurdere

UDKAST

projekternes forenelighed med den danske implementering af vandrammedirektivet, herunder i lyset af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne, på tilladelsesniveau – det vil sige på et fuldt oplyst og detailprojekteret grundlag. Trafikstyrelsen vil på den baggrund have forudsætninger for at vurdere behovet for og adgangen til at fravige miljømål, hvis det måtte vise sig relevant. Enhver anvendelse af beføjelserne i medfør af lovforslagets § 8, stk. 3, vil ske efter høring af Miljøstyrelsen. Herved sikres, at den nyeste generelle viden inddrages i vurderingen.

Trafikstyrelsen vil som statslig myndighed foretage høring af Miljøstyrelsen ved behandling af jernbaneprojekterne, idet Miljøstyrelsen har en særlig miljømæssig indsigt og teknisk fagkompetence.

Bestemmelserne indebærer fravigelse af procedurer og myndighedskompetence i miljølovgivningen, herunder afskæring af klageadgang, hvormed det sikres, at jernbaneprojekterne ikke risikerer at blive forsinket, hvilket kan have store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge, idet der er tale om en international jernbanekorridor, som forbinder Skandinavien med resten af Europa. Såfremt udvidelse af Københavns Lufthavn Station bliver forsinket, vil det indebære risiko for, at jernbaneprojektet ikke vil være færdiggjort til åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Der henvises til afsnit 3.4.2.

Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger og om fremgangsmåden ved afgørelser, ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder, at der vil blive fastsat de nødvendige krav og betingelser, som skal knytte sig til diverse tilladelser eller fravigelser efter lovene.

I øvrigt henvises til afsnit 3.4.1 og 3.4.2 under de almindelige bemærkninger.

Til § 9

Transportministeren har tidligere ved større infrastrukturprojekter delegeret beføjelser til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber. Der henvises f.eks. til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, hvor der er tilvejebragt hjemmel til, at transportministeren kan overlade sine beføjelser i loven til Femern A/S henholdsvis A/S Femern Landanlæg, der ejes af Sund og Bælt Holding A/S.

UDKAST

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan bemyndige Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber til at udøve ministerens beføjelser, jf. § 3 og § 4.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 9, stk. 1, vil medføre, at transportministeren kan delegere sine beføjelser som følger af lovforslagets §§ 3 og 4 til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, i det omfang dette findes hensigtsmæssigt og muligt, for jernbaneprojekterne beskrevet i lovforslagets § 1, stk. 2.

Selskabet vil i medfør heraf kunne varetage tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem samt tilbud om kontant kompensation, jf. lovforslagets § 3, stk. 1. Med lovforslaget gives der endvidere mulighed for, at transportministeren i forbindelse med ekspropriation vil kunne bemyndige selskabet til at udøve ministerens beføjelser, jf. lovforslagets § 4. Transportministeren fastlægger nærmere regler om afgrænsningen af de opgaver, som skal forestås af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber.

Med lovforslagets *stk. 2* foreslås det, at transportministeren endvidere kan overlade beføjelser til at træffe afgørelser om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 2, efter regler udstedt i medfør af § 3, stk. 1, til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber. Transportministeren kan fastsætte regler om sagsbehandlingen, herunder om at forvaltningsloven helt eller delvis skal gælde for Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om klageadgang, herunder om at afgørelserne ikke skal kunne påklages.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2*, vil medføre, at forvaltningsloven kan gælde for Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, såfremt selskaberne får tillagt en afgørelseskompetence som følge af varetagelse af tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem samt tilbud om kontant kompensation. Selskabernes varetagelse af kompensationsordningen har karakter af myndighedsafgørelser, og borgernes retssikkerhed ønskes ikke formindskes som følge af delegation heraf. Det skal bemærkes, at forvaltningsloven i den forbindelse vil være begrænset til selskabets opgaver i medfør af *stk. 2*, og ikke selskabets øvrige aktiviteter.

Det foreslås endvidere med *stk. 3*, at transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen til at udøve ministerens beføjelser, jf. § 8, stk. 3.

UDKAST

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren kan delegerede de beføjelserne, som er tillagt miljøministeren og Miljøstyrelsen efter den til enhver tid gældende bekendtgørelse om miljømål for overfladevand-områder og grundvandsforekomster, til Trafikstyrelsen. Den foreslåede bestemmelse indebærer således ikke indholdsmæssige ændringer af gældende ret, men alene en ændring af myndighedskompetencen.

Til § 10

Med *stk. 1* foreslås det, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten.

Med den foreslåede søgsmålsfrist sikres det, at der efter en vis periode ikke kan rejses tvivl ved domstolene om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse. Fristen gælder desuden bekendtgørelser og regler, som måtte være udstedt i medfør af loven.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst.

I *stk. 2* foreslås det, at ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, jf. §§ 2, og 3 og 8, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i retsplejeloven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige

UDKAST

retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århuskonventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Der henvises herudover til afsnit 10.2. i de almindelige bemærkninger.

Til § 11

I *stk. 1* foreslås det, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf i form af bøde for overtrædelser af loven.

Dette svarer til miljøbeskyttelseslovens hovedregel om straf i form af bøde for overtrædelse af loven. Bestemmelsen kan navnlig være relevant ved forskrifter, der udstedes i medfør af lovens § 2.

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

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

Det foreslås i *stk. 2*, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Til § 12

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den [indsæt].

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse. Det foreslåede vil indebære, at transportministeren ved udstedelse af en bekendtgørelse vil kunne ophæve loven på det tidspunkt, hvor

UDKAST

lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle pligter og rettigheder, ikke længere vurderes relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne er tilendebragt, og de færdige anlæg er overgået til en driftsfase.

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

Til § 13

Efter gældende regler følger beskatningen af erstatninger eller kompensationer de grundlæggende principper i statsskattelovens §§ 4-6 (lov nr. 149 af 10. april 1922 om indkomst- og formueskat til staten med senere ændringer). Hvorvidt en erstatning er skattefri afhænger bl.a. af, hvad erstatningen træder i stedet for, og om der er tale om et engangsbeløb eller en løbende ydelse.

Det foreslås, at der i nr. 38 i ligningslovens § 7 tilføjes, at kompensation og beløb ydet for støjgener eller i forbindelse med midlertidigt ophold uden for eget hjem efter regler fastsat i medfør af § 3 i lov om opgradering af Øresundsbanen er skattefri.

Dette svarer til den gældende regulering i henhold til lov ombygning af Aarhus H og lov om elektrificering af jernbanen.

Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber vil efter de foreslåede regler kunne udbetale visse beløb skattefri. Det drejer sig om erstatning eller kompensation for støjgener samt midlertidigt ophold uden for eget hjem. Der ydes kun kompensation og beløb ved midlertidigt ophold uden for eget hjem til private beboere. Skattefriheden omfatter alle beløb, der udbetales af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber på dette grundlag.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 3.6. samt for den foreslåede kompensationsordning til afsnit 3.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets §§ 2 og 3 og bemærkningerne hertil.