

Forslag

til

Lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe^[1]

Kapitel 1

Anlægsprojektet

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at

- 1) udbygge rute 9 ved Nørreballe,
- 2) nedlægge dele af statsvejen Vestre Landevej
- 3) nedklassificere en strækning af Vestre Landevej og
- 4) anlægge og omlægge kommunale veje og stier.

Stk. 2. Kort over anlægsprojektet m.v. fremgår af bilag 1.

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

Kapitel 2

Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger

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

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

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange

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

§ 5. Anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver ikke tilladelse efter § 35, stk. 1 i lov om planlægning, og § 20 og § 65, stk. 1 og 2, i lov om naturbeskyttelse.

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

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

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

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

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

Stk. 4. De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner og undladelser i sager omfattet af stk. 1, herunder afgørelser om aktindsigt i disse sager.

Stk. 5. Transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love og regler, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Kapitel 4

Ledningsarbejder

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

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

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

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

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

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

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

Stk. 2. Reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

Kapitel 5

Støjisoleringsordning

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

Stk. 2. Ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter vejanlægget er taget i brug.

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

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

Kapitel 6

Domstolsprøvelse

§ 11. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

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

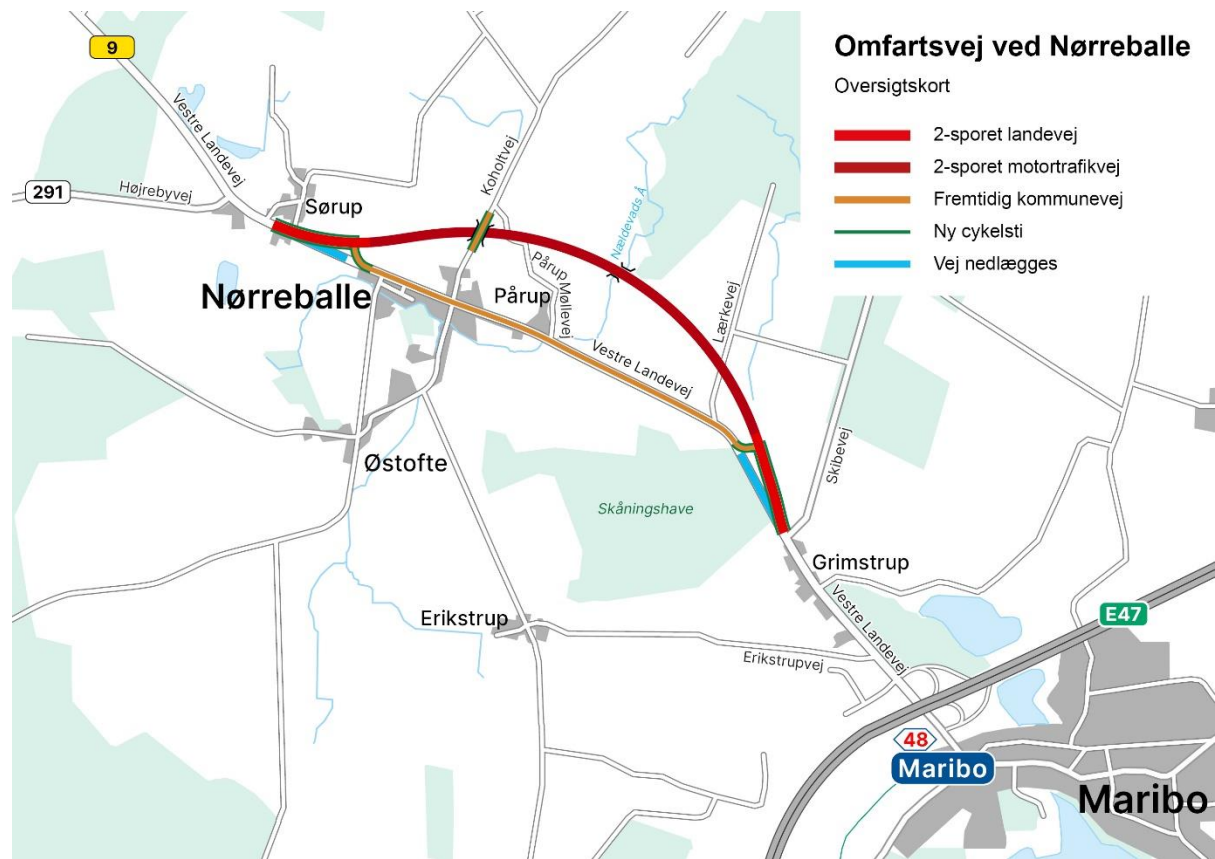
Kapitel 7

Ikrafttræden

§ 12. Loven træder i kraft den 1. juli 2025.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Bilag 1



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	8
2. Baggrund	8
2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring	9
3. Lovforslagets hovedpunkter	9
3.1 Anlægsprojektet	9
3.1.1 Lokale veje og stier	10
3.1.2 Bygværker	10
3.1.3 Støjreducerende tiltag	10
3.1.4 Vejafvandning	10
3.1.5 Trafikafvikling i anlægsperioden	11
3.2 Trafikale forbedringer	11
3.3 Ekspropriation	11
3.4 Miljømæssige vurderinger	12
3.4.1 Gældende ret	12
3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	14
3.5 Forholdet til anden lovgivning	15
3.5.1 Gældende ret	15
3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	18
3.6 Ledninger	21
3.6.1 Gældende ret	21
3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning	22
4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål	23
5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige	24
5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan	24
5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet	25
5.2 Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige	26
6. Regionale konsekvenser	26
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.	27
8. Administrative konsekvenser for borgerne	27
9. Klimamæssige konsekvenser	27
10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser	28
10.1 Planforhold	28
10.2 Landskab og visuelle forhold	29
10.2.1 Eksisterende forhold	29
10.2.2 Påvirkning i anlægsperioden	30
10.2.3 Påvirkning efter udbygning	30
10.2.4 Afværgeforanstaltninger	30
10.3 Arkæologi og kulturarv	31
10.3.1 Eksisterende forhold	31
10.3.2 Påvirkning i anlægsperioden	31
10.3.3 Påvirkning efter udbygning	31
10.5 Befolkning, sundhed og materielle goder	32
10.5.1 Eksisterende forhold	32
10.5.2 Påvirkning i anlægsperioden	32

10.5.3 Påvirkning efter udbygning.....	32
10.6 Friluftsliv og rekreative forhold	33
10.6.1 Eksisterende forhold	33
10.6.2 Påvirkning i anlægsperioden	33
10.6.3 Påvirkning efter udbygning.....	33
10.7 Støj og vibrationer	34
10.7.1 Eksisterende forhold	34
10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden	34
10.7.3 Påvirkning efter udbygning.....	34
10.7.4 Afværgeforanstaltninger	34
10.8 Natur og biodiversitet	35
10.8.1 Eksisterende forhold	35
10.8.2 Påvirkning i anlægsperioden	35
10.8.3 Påvirkning efter udbygning.....	36
10.8.4 Bilag IV-arter	37
10.8.6 Natura 2000 væsentlighedsvurdering	39
10.9 Geologi, grundvand og hydrologi	40
10.9.1 Eksisterende forhold	40
10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden	40
10.9.3 Påvirkning efter udbygning.....	41
10.10 Overfladevand	42
10.10.1 Eksisterende forhold.....	42
10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden	42
10.10.3 Påvirkning efter udbygning	43
10.10.4 Afværgeforanstaltninger	44
10.11 Forurenede grunde	44
10.11.1 Eksisterende forhold.....	44
10.11.2 Påvirkning i anlægsperioden	45
10.11.3 Påvirkning efter udbygning	45
10.12 Råstoffer, jordhåndtering og affald	45
10.12.1 Påvirkning i anlægsperioden	46
10.12.2 Påvirkning efter udbygning	46
10.13 Arealindgreb og ledninger.....	46
10.13.1 Påvirkning af arealer	46
10.13.2 Påvirkning af ledninger	46
10.14 Støjsoleringsordningen.....	47
11. Forholdet til EU-retten	47
11.1 VVM-direktivet	47
11.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet.....	48
11.3 Århus-konventionen	49
11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet	50
11.5 Havstrategidirektivet	52
12. Hørte myndigheder og organisationer mv.....	53
13. Sammenfattende skema	53

1. Indledning

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget for etablering af et vejanlæg, herunder for ekspropriation, der kan forbedre fremkommeligheden og trafikikkerheden på rute 9 og trafikafviklingen ved Nørreballe på Lolland ved at lede trafikken uden om byen og derved aflaste byen for støj og gennemkørende trafik.

I lovforslagets § 1 bemyndiges transportministeren til at udbygge rute 9 ved Nørreballe på Lolland ved at anlægge en ny omfartsvej nord om byen samt til at nedlægge en del af statsvejen Vestre Landevej og anlægge og omlægge kommunale veje og stier. Omfartsvejen vil blive ca. 5 km lang og vil blive anlagt som en 2-sporet motortrafikvej med en hastighedsbegrænsning på 90 km/t.

Transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, der er nødvendige med henblik på at gennemføre dette anlægsprojekt.

Loven vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger.

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

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

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

Endelig foreslås transportministeren med lovforslaget bemyndiget til at fastsætte regler om ophævelse af loven, som ministeren kan udnytte, når ministeren vurderer, at dette anlægsprojekt er færdigetableret, og lovens bestemmelser ikke længere skal finde anvendelse i praksis.

2. Baggrund

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

Aftalen om Infrastrukturplan 2035 omfatter bl.a. anlægsprojektet om udbygning af rute 9 ved Nørreballe. Denne del af aftalen står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Det fremgår således af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at rute 9 ved Nørreballe skal udbygges. På den baggrund har Vejdirektoratet i 2022-2023 udarbejdet

en miljøkonsekvensvurdering af projektet. Miljøkonsekvensvurderingen omfattede fem projektforslag. Forligspartierne har den 14. marts 2024 besluttet den løsning som i miljøkonsekvensrapporten blev omtalt som "Nord", hvilket derfor også er den løsning, som lovforslaget giver bemyndigelse til at anlægge.

2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring

Forud for udarbejdelsen af lovforslaget er der gennemført en miljøkonsekvensvurdering af projektet, herunder vurderinger af projektets eventuelle indvirkning på Natura 2000-områder i henhold til artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet). Miljøkonsekvensvurderingen med tilhørende baggrundsdokumentation er afrapporteret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Her findes endvidere et ikke-teknisk resumé af miljøkonsekvensvurderingen.

Miljøkonsekvensvurderingen af projektet for udbygning af rute 9 ved Nørreballe har været i offentlig høring i perioden fra den 9. januar til den 12. marts 2024. Der er afholdt borgermøde den 19. februar 2024. Vejdirektoratet har modtaget 65 høringssvar.

Alle høringssvar og det samlede høringsnotat vil blive tilgængelige på Vejdirektoratets hjemmeside.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1 Anlægsprojektet

Anlægsprojektet omfatter en ny omfartsvej på rute 9 nord om Nørreballe. Vejen vil blive ca. 5 km lang og bliver anlagt som en 2-sporet motortrafikvej, der bliver skiltet til 90 km/t. Den nuværende landevej bliver på to delstrækninger mellem forlægningen af Vestre Landevej og omfartsvejen, henholdsvis øst for Sørup og vest for Grimstrup, nedlagt. Der bliver adgang til Nørreballe fra både øst og vest, hvor der etableres kryds i niveau som tilsluttes Vestre Landevej. Krydsene anlægges som T-kryds med venstresvingsspor.

Hastigheden vil blive nedsat til 70 km/t omkring krydsene. Af hensyn til den lokale vej- og cykeltrafik bliver Koholtvej ført over omfartsvejen.

Anlægsprojektet omfatter en cykelsti langs rute 9 fra Nørreballe til Sørup, hvorved der bliver cykelsti langs Vestre Landevej på hele strækningen mellem Skibevej og Sørup. På omfartsvejen vil der blive anlagt cykelsti frem til de to kryds. På denne måde vil cykeltrafikken i de to kryds hhv. øst og vest for byen blive ledt over på Vestre Landevej og ført gennem byen på den eksisterende vej.

Håndtering af vejvandet vil ske med opsamling af vandet i tætte grøfter på størstedelen af strækningen, som føres videre til regnvandsbassiner, inden det sendes ud i Nældevals Å eller tilløb hertil.

3.1.1 Lokale veje og stier

Koholtvej er den eneste krydsende kommunevej, der opretholdes. Vej- og cykeltrafik vil blive ført over omfartsvejen på en bro. Pårup Møllevej, Lærkevej og andre lokal- og adgangsveje, der krydser omfartsvejen vil blive lukket, og der vil blive etableret alternativ adgang til ejendommene.

Nye adgangsforhold og forlægning af kommunevejen er skitseret, men vil blive fastlagt i anlægsperioden i dialog med de berørte lodsejere og Lolland Kommune.

3.1.2 Bygværker

Der etableres 2 bygværker, hvilket omfatter overføring af vej- og cykeltrafik på Koholtvej og underføring af Nældevads Å, hvor der anlægges en banket til odder.

3.1.3 Støjreducerende tiltag

Omfartsvejen vil aflaste trafikken gennem Nørreballe og særligt reducere mængden af stærkt støjbelastede boliger. Der vil fortsat være enkeltliggende boliger, der vil være stærkt støjbelastede.

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

3.1.4 Vejafvanding

Den eksisterende afvanding af rute 9 består primært af grøfter til nedsivning af vejvand. Der er ingen eksisterende regnvandsbassiner på strækningen. I Nørreballe opsamles vandet fra kørebane og cykelsti og ledes til fælleskloaksystemet.

Vejvandet fra rute 9 vil efter udbygningen blive opsamlet i nye tætte grøfter eller trug med dræn langs strækningen.

Vejen ligger på størstedelen af strækningen i områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) og nitratfølsomme områder (NFI). En del af strækningen ligger ligeledes inden for områder med indvindingsoplande. Her afvandes vejen til henholdsvis grøfter med tæt bund eller til trug med tætte overflader og videre til lukkede regnvandsledninger.

Regnvandsbassinerne etableres med tæt membran i disse områder.

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

Den konkrete miljøvurdering af projektet gennemgås under pkt. 10 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

3.1.5 Trafikafvikling i anlægsperioden

Udbygning af rute 9 gennemføres så vidt muligt inden for normal arbejdstid på hverdage.

Den nuværende kapacitet på vejen med et spor i hver retning vil blive opretholdt under hele anlægsperioden – dog med reduceret hastighed på 50 km/t forbi de igangværende arbejdsområder, som primært vil være ved tilslutning af omfartsvejen både øst og vest for Nørreballe.

3.2 Trafikale forbedringer

Der kører i dag mellem 8.000 og 8.500 køretøjer pr. døgn på rute 9 gennem Nørreballe. Ifølge trafikberegningerne vil trafikken stige med 0,1-0,2 pct. om året frem mod 2040. Omfartsvejen forventes ikke at medføre mærkbare stigninger, da der ikke er oplagte alternative ruter, som kan tiltrække mere trafik eller få flere til at vælge bilen.

Anlæg af en nordlig omfartsvej vil medføre, at der vil køre ca. 6.000 køretøjer pr. døgn på den nye vej. Trafikken i Nørreballe vil blive markant reduceret til 2.000-3.050 køretøjer pr. døgn.

3.3 Ekspropriation

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

Den midlertidige og permanente arealerhvervelse, som er nødvendige for projektet, kan foretages i henhold til regler om ekspropriation til statslige vejanlæg i §§ 96-98 i lov om offentlige veje m.v., jf. lovebekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 (herefter vejloven).

Det følger af vejlovens § 95, stk. 1, at ekspropriation til statsveje sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovebekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 (herefter ekspropriationsprocesloven). Ved erstatningsfastsættelsen finder § 103 i vejloven anvendelse.

Der kan pålægges vejbyggelinjer, udføres forundersøgelser, ske fremrykket ekspropriation mv. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45 og § 99. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal, jf. vejlovens § 3, nr. 8. Vejmyndigheden er den myndighed, der administrerer en offentlig vej, jf. vejlovens § 3, stk. 1, nr. 1.

Der skal erhverves arealer til selve vejanlægget, men også til anlæg af nye adgangsveje, forlægning af eksisterende og etablering af nye lokalveje, samt etablering af grøfter og regnvandsbassiner.

Der vil også være behov for at kunne anvende arealer midlertidigt i anlægsperioden. Da den nye omfartsvej anlægges i åbent land på landbrugsarealer, vil det være nødvendigt at etablere midlertidige adgangsveje langs anlægsarbejdet for at kunne håndtere og bringe materialer rundt i projektet. Desuden vil der blive brug for arealer ved tilslutning af omfartsvejen til rute 9 og ved etablering af de to bygværker. Endelig vil der også skulle etableres hovedarbejdspladser til anlægsarbejdet. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Det forventes, at der skal erhverves ca. 26,9 ha til selve udbygningen af rute 9 og ca. 9,9 ha til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 30 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Det estimeres, at ca. 10 ejendomme kan blive totaleksproprieret.

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

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

3.4 Miljømæssige vurderinger

3.4.1 Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje mv., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 469 af 8. maj 2024 (herefter benævnt one stop shop-bekendtgørelsen)).

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

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147 /EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem

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

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

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

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

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

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

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

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

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

påvirke et Natura 2000-områdes bevaringsmålsætninger væsentligt, og dermed om en konsekvensvurdering skal udarbejdes.

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

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

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

3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

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

På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet nævnt i § 1 er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Lovforslaget vil udgøre godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

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

Projektet vedtages af Folketinget på baggrund af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering. I anlægsloven beskrives selve anlægsprojektet med en nødvendig grad af fleksibilitet, hvor bl.a. mindre detaljebeslutninger i projektet først vil være mulige at fastlægge i den efterfølgende fase. Det kan eksempelvis være endelig udformning af adgangsveje, som vil ske i dialog med de berørte lodsejere.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsarbejdet påbegyndes, vil der blive igangsat en projektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Vejdirektoratet vil på denne baggrund søge tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed vil i denne proces påse, at gældende regler iagttages og vil dermed sikre, at der ikke vil ske forringelse af f.eks. målsatte grundvandsforekomster og overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der vil kræve tilladelser efter natur- og miljølovgivningen.

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

3.5 Forholdet til anden lovgivning

3.5.1 Gældende ret

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

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

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

Som følge af § 35, stk. 1 i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 (herefter planloven), vil etablering af visse dele af et anlægsprojekt beliggende i landzone

kræve en landzonetilladelse. Herudover vil der i nogle tilfælde opstå behov for ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

Endvidere er der i kapitel 2 i naturbeskyttelsesloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 927 af 28. juni 2024 (herefter naturbeskyttelsesloven) fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. følgende bygge- og beskyttelseslinjer: sø- og å-beskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18), kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil som følge af naturbeskyttelseslovens §§ 65, stk. 1 og 2, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten er miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.

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

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

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

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

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

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV-arter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk. 1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også uden for Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at

varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16. Der henvises i øvrigt til pkt. 10 om EU-retten.

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

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

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

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

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder mv., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

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

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

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til § 28, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1093 af 11. oktober 2024 (herefter miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 532 af 27. maj 2024 om spildevandstilladelser mv. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, at ved tag- og overfladevand forstås regnvand fra tagarealer og andre helt eller delvist befæstede arealer, herunder jernbaner, såfremt det ikke indeholder andre stoffer, end hvad der sædvanligt tilføres regnvand i forbindelse med afstrømning fra sådanne arealer eller har en væsentlig anden sammensætning.

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 19 give tilladelse til, at stoffer, produkter og materialer, der kan forurene grundvand, jord og undergrund, nedgraves i jorden, udledes eller oplægges på jorden eller afledes til undergrunden.

Det følger af § 17 i lov om vandløb, jf. lovbekendtgørelse 1217 af den 25. november 2019, at vandløb kun må reguleres efter vandløbsmyndighedens bestemmelse. På tilsvarende måde kræver det i henhold til § 21 vandløbsmyndigheden godkendelse til at anlægge nye vandløb. Vandløbsmyndigheden og anlægsmyndigheden forhandler i henhold til § 64, stk. 2, hvilke foranstaltninger, der skal træffes af hensyn til afvandingsforholdene.

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

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

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

3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning.

Anlægsloven vil udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 vil indebære, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet. Disse indgreb vil blive gennemført i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af den udførte miljøkonsekvensvurdering.

Der er i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, foretaget en væsentlighedsvurdering af anlægsprojektets påvirkning på Natura 2000-områderne N173, Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand samt N177 Maribosøerne.

Der er i væsentlighedsvurderingen vurderet, at det kan udelukkes, at projektet har en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N177 og N173. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag jf. habitatdirektivets artikel 6.

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

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen ikke konstateret direkte påvirkning af bilag IV-arter inden for de arealer, som forventes påvirket af anlægsarbejdet.

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

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

Anlægsprojektet, afledte terrænreguleringer og beplantning uden for anlægsområdet, vil kunne gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse mv. efter de regler, som fraviges i § 5.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning vil ikke medføre, at de planlægningsmæssige, natur- og miljømæssige hensyn mv., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn vil i stedet blive varetaget af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke vil finde anvendelse som følge af anlægsloven, jf. lovens § 5, vil omhandle forhold, som er behandlet og vurderet i

miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn vil blive varetaget og reguleres direkte med anlægsloven.

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

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

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

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

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

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

Myndighedernes afgørelser vedrørende projektet i henhold til miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, vil kunne indbringes for transportministeren, jf. forslaget til § 6, stk. 2. Transportministeren vil - som øverste ansvarlig for projekterne - have en konkret viden om rammerne for det samlede projekt, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager. Endvidere foreslås det af samme grund, at

transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet.

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

3.6 Ledninger

3.6.1 Gældende ret

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

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

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

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

oplysninger er nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

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

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

Højesteret har i dom af 14. marts 2022 (UfR 2022.2004 - sagen om Holstebromotorvejen) fundet, at de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, ikke i almindelighed kan overføres til en situation, hvor ledningerne var anbragt i henhold til deklARATIONER, der beroede på en ensidig ejerdisposition, idet en kommune var både ledningsejer og arealejer, da ledningerne blev anbragt. Højesteret bemærkede herved, at der i sådanne tilfælde normalt er en formodning for, at pålæggelse af en deklARATION om sikring af ledninger har til formål bl.a. at fastslå, at ledningsejeren ikke skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, hvis der på et senere tidspunkt ikke længere er identitet mellem ledningsejeren og arealejeren. Retstillingen var ikke ændret som følge af, at ledningerne var overdraget til andre, hvorfor arealejeren skulle afholde udgifterne til arbejdet vedrørende de fire ledninger. De øvrige 17 ledninger var anbragt i henhold til aftaler, hvor der var aftalt erstatning. Højesteret udtalte bl.a., at det i en situation, hvor der er aftalt erstatning, påhviler arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at ledningsanlægget ikke skal ligge på gæstevilkår.

3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

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

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

Transportministeren har en tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen og Lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse.

4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN's verdensmål

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

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

Anlæg af en ny omfartsvej kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO₂-reducerende løsninger bl.a. gennem krav til leverandører og CO₂-besparende proces- og produktvalg, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (Opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed og brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer).

CO₂-skyggeprisen anvendes til vurdering af, hvorvidt et CO₂-reducerende tiltag står mål med CO₂-gevinsten. Dette vil også understøtte verdensmål nummer 12 Ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (Bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt delmål 12.5 (Reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

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

Der henvises til lovforslagets pkt. 9 om klimamæssige konsekvenser og pkt. 10 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Implementeringskonsekvenserne for det offentlige vil omfatte alle aktiviteter for Vejdirektoratet som bygherre, mens en række øvrige berørte myndigheder skal behandle ansøgninger i relation til gennemførelse af anlægsprojektet. Efter færdiggørelsen af anlægsprojektet vil Vejdirektoratet have opgaver med drift og vedligeholdelse af omfartsvejen omfattet af anlægsloven. Ligeledes vil Lolland Kommune fremadrettet have opgaver med drift og vedligehold af den del af Vestre Landevej, som foreslås nedklassificeret.

5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan

Anlægsoverslaget for projektet er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) også kaldet ny anlægsbudgettering.

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

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

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

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en central reserve på 5 pct. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget plus 15 pct.

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

I henhold til principperne i ny anlægsbudgettering har eksterne rådgivningsteams gennemført ekstern kvalitetssikring af miljøkonsekvensvurderingen. Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som forhindrer, at anlægsprojektet sendes til godkendelse i det politiske system.

5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 352,7 mio. kr. (FFL-24, vejindeks 143,35). Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 15 pct.)
305,3	335,9	352,7

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-24, vejindeks 143,35).

Projektet vil kunne gennemføres på ca. 5 år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges omkring 1½ år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv. Herefter vil anlægsarbejdet kunne startes op, samtidig med at den videre detailprojektering fortsættes. Anlægsarbejdet vil kunne færdiggøres inden for en periode på 3 til 4 år.

Anlægsarbejdet forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

2025-2027: Forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder mv. samt forventet ekspropriation.

2027-2029: Anlægsarbejder igangsættes, og anlægget ibrugtages løbende.

2029: Forventet åbning

2030: Færdiggørelse af projektet

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År	Anlægsbevilling mio. kr.
2025	5
2026	36,7
2027	130,4
2028	131,6
2029	38,9

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-24, vejindeks 143,35) baseret på projektets bevilling.

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning er beregnet til 0,7 pct., og nettonutidsværdien er opgjort til -259 mio. kr. (FFL-2024, indeks 143,35). Notat om de samfundsøkonomiske beregninger ligger offentligt tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside under projektet for rute 9.

5.2 Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

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

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

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

Der skal foretages ledningsarbejder, som nødvendiggøres af anlægsprojektet. Fordelingen af udgifter hertil afhænger af den enkelte lednings retsstilling, og udgifter forbundet med gennemførelsen af ledningsarbejder, nødvendiggjort af anlægsprojektet som nævnt i § 1, kan således forventes at skulle afholdes både af projektet og af den enkelte ledningsejer.

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

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

6. Regionale konsekvenser

Det foreslåede anlægsprojekt vil medføre en bedre fremkommelighed på Lolland samt sikre en bedre trafikafvikling i og ved Nørreballe. Anlægsprojektet kan have negative konsekvenser for erhvervslivet i Nørreballe og Pårup ved at kundegrundlaget vil kunne mindskes som følge af, at trafikken flyttes ud på omfartsvejen.

7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Det foreslåede anlægsprojekt vil øge fremkommeligheden, hvilket vil medføre positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det vil føre til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. En fordel vil bl.a. være reducerede rejseomkostninger, når varer eller tjenesteydelser skal transporteres. Fordelene vil kunne øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. Mere indirekte effekter vil være positive konsekvenser som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og omkostningerne for pendlerne også vil blive reduceret.

Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt med videst mulig hensyntagen til fremkommeligheden for trafikken. Indskrænkning i trafikken på den eksisterende rute 9 i anlægsperioden vil være begrænset, og forventes kun at medføre minimale negative konsekvenser for erhvervslivet.

Det bemærkes, at det på nuværende tidspunkt ikke er muligt endeligt at vurdere de erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forslaget. Disse vil skulle opgøres, når lovforslaget udmøntes.

Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Konsekvenser består i, at projektet efter færdiggørelsen kan føre til mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, men vil også i anlægningsperioden medføre mindre gener for erhvervslivet som anvender vejstrækningen. For erhverv der er beliggende i Nørreballe og Pårup, vil kundegrundlaget kunne mindskes, når trafikken flyttes ud på omfartsvejen.

Lovforslagets bemyndigelsesbestemmelser forventes at medføre administrative konsekvenser under 4 mio. kr.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vil have negative administrative konsekvenser for borgerne.

For beboere og landbrugsejendomme i den nye linjeføring for omfartsvejen, der berøres af ekspropriation, vil der være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet samt ekspropriationsmyndighederne.

Lovforslaget afskærer adgangen til at påklage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet til anden administrativ myndighed.

9. Klimamæssige konsekvenser

Udledningerne af CO₂-ækvivalenter fra et anlægsprojekt kan enten opgøres fra forbrugssiden med udgangspunkt i bruttoudledningerne fra de materialer mv. og det trafikarbejde, der indgår i projektet, eller fra produktionssiden med udgangspunkt i projektets virkning på den danske målsætning om at reducere udledningen af CO₂-ækvivalenter med 70 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990, jf. lov om klima, jf. lovbekendtgørelse nr. 2580 af 13. december 2021 (herefter klimaloven). For anlægsprojekter er forskellen på de to opgørelser, at opgørelser fra produktionssiden primært medtager det transportarbejde, der sker ved anvendelsen af anlægget efter ibrugtagning, mens udledninger fra etableringen af anlægget indgår som strukturel effekt under andre sektorer i klimafremskrivningerne, mens opgørelser fra forbrugssiden inddrager bruttoudledninger fra etablering af anlægget, herunder materialer. En bruttoopgørelse af et anlægsprojekts udledning af CO₂-ækvivalenter vil ikke tage højde for, at en alternativ anvendelse af anlægsmidlerne enten i den private eller den offentlige sektor også ville indebære en afledt udledning af CO₂-ækvivalenter.

I miljøkonsekvensvurderingen af projektet for udbygning af rute 9 ved Nørreballe er det ikke fastlagt præcist, hvordan anlægsarbejdet skal udføres. Vejdirektoratet arbejder med at nedbringe klimaaftrykket fra anlægsarbejdet via krav i udbud og kontrakter. De konkrete krav til nedbringelse af klimaaftrykket ved produktion af eksempelvis asfalt og beton vil blive defineret i den efterfølgende udbudsproces.

Udbygning af rute 9 vil medføre en klimapåvirkning som følge af anlægsarbejde og en mindre stigning i trafikken.

I anlægsperioden skal der anvendes råmaterialer f.eks. asfalt, stål og beton. Fremstillingen af disse vil medføre udledning af CO₂, som vil bidrage til den globale opvarmning. I anlægsperioden skal der bruges entreprenørmaskiner, der både vil udsende CO₂ og luftforurenende stoffer (primært NOX) og støv.

Vejdirektoratet har beregnet, at CO₂-udledningen fra anlægsperioden er ca. 9,3 tusind ton, hvor størstedelen af udledningen er fra transport af materialer til byggepladsen. De øvrige udledninger kommer fra produktion af materialer og emissioner fra entreprenørmateriel.

Trafikken på rute 9 vil medføre en meget begrænset stigning i CO₂. I forlængelse heraf bemærkes, at udledninger af CO₂-ækvivalenter fra transporten, herunder også kvælstofilter (NOX) og partikler fra bilmotorerne, forventes at blive reduceret i takt med en større andel af elbiler, der vil medføre mindre emissioner af disse luftforurenende stoffer.

10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser ved udbygning af rute 9 ved Nørreballe, jf. lovens § 1. Lovforslaget medfører i øvrigt ikke miljømæssige konsekvenser.

10.1 Planforhold

Rute 9 er beliggende i landzone.

Anlægsprojektet er beliggende i Lolland Kommune og grænser op til arealer, der i kommuneplanrammer og lokalplaner er udlagt til forskellige formål, herunder blandet bolig og erhverv. Det er hovedsageligt landområder, der berøres af anlægsprojektet.

Anlægsprojektet vurderes at kunne rummes inden for kommuneplanernes overordnede formål og påvirker ikke udnyttelsen og disponeringen af kommuneplanrammeområderne.

Anlægsprojektet vurderes overordnet at være i overensstemmelse med kommuneplanens retningslinje 6.1.2, der omfatter en opgradering af rute 9 til motortrafikvej.

Der er ikke vedtaget lokalplaner inden for anlægsprojektets undersøgelsesområde. Uden for projektområdet øst for Nørreballe i krydset mellem Skibevej og Vestre Landevej er der udarbejdet et ideoplæg til lokalplan til en kombineret tank- og ladestation. Det vurderes, at anlægsprojektet harmonerer godt med en eventuel ny tank- og ladestation, da trafikken fortsat vil blive ledt forbi lokalplanområdet. Anlægsprojektet vurderes ikke at påvirke udnyttelsen eller disponeringen af samtlige lokalplanområder.

For en samlet oversigt over lokalplaner og kommuneplanramme i nærheden af anlægsprojektet henvises til miljøkonsekvensrapportens kapitel 10.1 om planforhold.

10.2 Landskab og visuelle forhold

10.2.1 Eksisterende forhold

Landskabet på Lolland består af en forholdsvis flad moræne, der overvejende er karakteriseret af intensiv landbrugsdrift og med meget få naturområder.

Undersøgelsesområdet er beliggende i den centrale og nordligste del af Lolland i landskabskarakterområdet Skovlandet, der især adskiller sig fra hovedparten af Lolland ved at være særlig skovrig. Særligt de meget naturprægede delområder i Skovlandet er meget sårbare overfor forandringer, og store dele af området er udpeget som bevaringsværdige landskaber.

Nørreballe er områdets større landevejsby, der er tæt på at være vokset sammen med landsbyerne Østofte og Pårup. De mange samlinger af gårde og huse i undersøgelsesområdet ligger langs smalle biveje og er flettet ind mellem de store skovområder, og gårde ligger ofte bag små skovholme, som et særligt karaktertræk for hele Nordlolland.

På den del af den eksisterende rute 9, der grænser op til Skåningshave, lukker landskabet sig mod syd. Skovens lukkede udtryk skaber en stor visuel kontrast til det åbne område mod nord.

Ved Pårup, nordøst for Nørreballe, findes et særligt karakteristisk område, der er dannet af et bølget terræn, en større gård med en allé og skovholm samt rækker af vejtræer. De mange landskabselementer gør området mere sammensat, og gør landskabet sårbart over for ændrende tiltag.

Landskabet er påvirket væsentligt af den store vindmøllegruppe nordøst for Nørreballe, ligesom også de tekniske anlæg i form af de to højspændingstraceer henholdsvis nord og syd for den eksisterende rute 9 er dominerende i landskabet.

Vest for Nørreballe åbner landskabet sig atter mod nord, og er væsentligt domineret af et højspændingstrace og en vindmøllegruppe.

10.2.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil i forbindelse med anlægsarbejdet midlertidigt blive anvendt afspærringer og skiltning samt evt. byggepladshegn. Dette vil have en midlertidig visuel påvirkning.

Etablering af ny beplantning og retablering af eksisterende beplantning og vil være tydelig i etableringsfasen, men vil derefter indgå naturligt i landskabet.

10.2.3 Påvirkning efter udbygning

Vejanlægget vil have en synlig indvirkning på landskabet. Omfartsvejen vil ikke forhindre udsynet til Skåningshaves karakteristiske skov rand, men vil skabe et brud i den åbne markflade. Vejen føres over Nældevads Å, hvilket vil være med at svække stedets egenart. Det vurderes dog at have mindre betydning for landskabsoplevelsen i området.

Landskabets tekniskprægede udtryk og kompleksitet øges betydeligt af det nye vejanlæg i samspil med de eksisterende højspændingsmaster, ledninger og vindmøller i det omkringliggende landskab. Det vurderes, at anlægsprojektet vil have en moderat påvirkning af landskabet.

10.2.4 Afværgeforanstaltninger

Vejanlæggets påvirkning på landskabet reduceres ved at genetablere og etablere ny beplantning omkring vejen, der vil være med til at sløre den visuelle effekt og binde brudte overgang sammen i landskabet. Tilpasning af vejens skåningsanlæg mindsker barriereeffekten i landskabet.

Landskabelig tilpasning af regnvandsbassinerne vil tilføre en mere naturpræget karakter i et ellers meget monotont agerlandskab.

I detailprojekteringen vil dette blive beskrevet mere konkret i en landskabsplan for vejanlægget.

10.3 Arkæologi og kulturarv

10.3.1 Eksisterende forhold

Indenfor undersøgelsesområdet omkring Nørreballe eller i umiddelbar nærhed heraf findes flere hotspot, hvor der er særlig stor sandsynlighed for forekomst af arkæologiske interesser. Anlægsprojektets linjeføring tangerer området, hvor Nørreballeskatten er fundet vest for Koholtvej. Der er generelt høj risiko for at støde på fortidsminder fra oldtid og middelalder inden for anlægsområdet

Der er ikke fredede bygninger eller fredede fortidsminder i umiddelbar nærhed af anlægsprojektet, ligesom anlægget ikke ligger indenfor beskyttelseslinjen for fredede fortidsminder.

10.3.2 Påvirkning i anlægsperioden

Sandsynligheden for at træffe fortidsminder i området vurderes generelt at være stor.

Vejanlægget indebærer hovedsageligt gravearbejder på landbrugsarealer, og der er generelt stor sandsynlighed for at træffe fortidsminder i jorden. Det vurderes, at vejanlæggets påvirkning af fortidsminder potentielt er væsentlig, men ved udførelse af arkæologisk forundersøgelse vurderes påvirkningen at være moderat omkring Koholtvej (hotspotområde) og ubetydelig for de øvrige arealer.

I forbindelse med et arbejdsareal ved Skåningshave, som ligger umiddelbart op til et beskyttet dige omkring skoven, skal det sikres, at anlægsaktiviteterne ikke påvirker diget. Dermed vurderes det, at påvirkning af diget i anlægsperioden vil være ubetydelig.

10.3.3 Påvirkning efter udbygning

Etablering af regnvandsbassin syd for Vestre Landevej vil omfatte arealer, der er udpeget med kulturhistorisk bevaringsværdi omkring Østofte Kirke, men bassinet vurderes dog ikke at skæmme de kulturhistoriske værdier.

Det vurderes, at fredede fortidsminder og områder udpeget med kulturhistoriske bevaringsværdier påvirkes ubetydeligt.

10.3.4 Afværgeforanstaltninger

Ved etablering af arbejdsareal langs Skåningshave skal det ved hegning sikres, at et beskyttet dige langs skoven ikke påvirkes af oplag og aktiviteter.

10.5 Befolkning, sundhed og materielle goder

10.5.1 Eksisterende forhold

Langs den nye omfartsvej anvendes arealerne overvejende til landbrug, og området langs rute 9 består af mindre byer og åbent land med marker samt mindre skove og naturområder.

10.5.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil forekomme mindre gener i form af ændrede adgangsforhold. Påvirkningen vil dog være af midlertidig karakter og vurderes derfor at være ubetydelig. Anlægstøj, luftforurening og støvgener vurderes at være fra moderat til ubetydelig.

I anlægsperioden vil der forekomme mindre gener i form af mindre perioder med trængsel og længere rejsetid.

10.5.3 Påvirkning efter udbygning

For befolkningen vurderes vejanlægget at medføre en positiv påvirkning i form af øget trafikikkerhed for de bløde trafikanter og en moderat påvirkning i form af øget barriereeffekt.

En stor del af den nuværende trafik i Nørreballe vil blive flyttet ud på den nye omfartsvej, mens cyklister stadig skal benytte den eksisterende rute 9 gennem Nørreballe. Dette vil medføre en positiv påvirkning for begge typer af trafikanter, når lette og tunge trafikanter adskilles. Samtidig vil etablering af cykelsti vest for Nørreballe, langs den vestlige ende af det nye vejanlæg, medføre en positiv påvirkning for cyklister mellem Sørup og Nørreballe, herunder skolebørn fra Sørup og Støkkemarke til skolen i Østofte.

De ejendomme, der får ændret adgangsforhold og bliver afskåret fra Nørreballe, vil opleve en barriereeffekt ved den nye vej, dels i form af en ændret nabostruktur og dels ved ændrede adgangsforhold i forhold til byen.

Vejanlægget vil medføre forbedret sundhed som følge af en positiv påvirkning i form af bedre muligheder for friluftsliv og reduceret støj.

Forholdene for cykeltrafikken bliver forbedret, hvilket vurderes at have en sundhedsmæssig positiv påvirkning, da flere får mulighed for at cykle frem for at tage bilen, herunder skolebørn. Samtidig vil støjen i Nørreballe falde, da de stærkt støjbelastede boliger vil blive reduceret med ca. 52% (fra 48 til 23). Der vil dog være ni boliger i det åbne land, der i dag ikke oplever støj, som vil komme til at opleve mere støj med anlæg af en ny omfartsvej.

Vejanlægget vil medføre bedre fremkommelighed, og projektet vurderes derfor at have en positiv påvirkning. Samtidig vurderes, at erhvervsdrivende i Nørreballe og Pårup vil kunne

opleve et fald i kunder, når mængden af gennemkørsler gennem byerne mindskes. Påvirkningen vurderes at være moderat.

En omfartsvej omkring Nørreballe vil forbedre fremkommeligheden for trafik mellem Maribo og Tårs. Dette kan få en mindre positiv påvirkning på erhvervslivet på Lolland, da det bliver lettere for både kunder og ansatte at bevæge sig ad rute 9. De erhvervsdrivende i Pårup og Nørreballe kan opleve et fald i kunder, når mængden af gennemkørende trafik reduceres.

Der vil blive inddraget landbrugsareal til vejanlægget. Det vurderes dog at være i en størrelsesorden, der kun vil medføre en ubetydelig påvirkning i forhold til det generelle landbrugserhverv.

10.6 Friluftsliv og rekreative forhold

10.6.1 Eksisterende forhold

Lysemose Skov indgår i Naturpark Maribosøerne, og der er en afmærket vandrerute og flere stier. Ud mod Vestre Landevej ligger voldanlægget efter borgen Grimstrup, som er et udflugtsmål. Skåningshave Skov ligger på den anden side af rute 9, og i den sydlige del af skoven ligger voldstedet Eriksvolde, som er resterne af en af Danmarks største middelalderborge.

Cykelruten ”Skov, kyst og vin” er lavet af Naturlandet Lolland-Falster. Ruten løber fra Maribo ad Vestre Landevej og via Erikstrup, Østofte, Nørreballe videre mod nord ad Koholtvej.

10.6.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden vil sammenkobling af den eksisterende vej og den nye omfartsvej gøre det vanskeligere at bevæge sig til cykel/til fods, hvor der skal etableres nye kryds øst og vest for Nørreballe. Det er vurderes dog ikke at påvirke friluftslivet eller de rekreative forhold i nævneværdig grad, da arbejdet er af midlertidig karakter.

10.6.3 Påvirkning efter udbygning

Adgangen til både Lysemose Skov og Skåningshave Skov vil efter udbygningen være uændrede.

Vejanlægget vil medføre en positiv effekt på friluftslivet, da cykeltrafikken vil få bedre forhold på Vestre Landevej, da den eksisterende rute 9 vil blive aflastet betydeligt for biltrafik.

Cykelruten ”Skov, kyst og vin” vil også opleve mindre trafik igennem rundkørslen i Nørreballe.

10.7 Støj og vibrationer

10.7.1 Eksisterende forhold

Rute 9 forløber i dag igennem Nørreballe, hvor ejendommene ligger tæt på landevejen, og er belastet af trafikstøj. Langs det nye vejanlæg vil der primært være enkeltliggende boliger i det åbne land. Det er opgjort, at der er i alt 140 støjbelastede boliger med $L_{den} \geq 58$ dB. Ud af disse er 48 boliger stærkt støjbelastede (over 68 dB).

10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil kunne forekomme støj fra anlægsarbejdet, hvor de primære støjkluder vil stamme fra jordarbejder samt opbrydning og etablering af belægninger. Derudover kan der forekomme særligt støjende aktiviteter ved broarbejde. Omtrent 13 boliger må periodevist forventes at blive udsat for anlægsstøj over vurderingskriteriet på 70 dB. Støjgenerne vil forekomme i dagtimerne og være begrænset til nærområdet og påvirkningerne på menneskers sundhed vil være begrænset. Påvirkning af støj i anlægsperioden vurderes at være moderat.

Der forventes ingen vibrationsbelastede boliger i forbindelse med arbejdet omkring bygværkerne.

10.7.3 Påvirkning efter udbygning

Vejanlægget vil medføre, at trafikken gennem Nørreballe vil blive aflastet, og der opnås en god støjreducerende effekt på de stærkt støjbelastede boliger. Efter udbygning af rute 9 vil antallet af støjbelastede boliger falde fra 140 til 132. Samtidig vil antallet af de mest støjbelastede boliger (over 68 dB) blive reduceret fra 48 til 23 boliger. Der vil stadig være stærkt støjbelastede boliger langs rute 9 udenfor Nørreballe. Samtidig vil der også være ni nye boliger, der vil blive påvirket af støj fra det nye vejanlæg.

Der er undersøgt muligheder for at opsætte støjafskærmning langs det nye vejanlæg. Da linjeføringen forløber i åbent land, og der er ikke sammenhængende boligområder, vurderes det ikke at ville give tilstrækkelig stor effekt at opsætte støjafskærmning.

10.7.4 Afværgeforanstaltninger

Der etableres en støjisoleringsordning til støjbelastede boliger. Lydisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Støjisolering iværksættes for boliger, som har et højt støjniveau (>63 dB).

Se nærmere i pkt. 10.14 Støjisoleringsordningen.

10.8 Natur og biodiversitet

10.8.1 Eksisterende forhold

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

Ved feltundersøgelserne er følgende naturemner undersøgt: botanisk kortlægning af natur beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, botanisk besigtigelse af skovarealer (fredskov) og småbiotoper, besigtigelse af vandløb og vandhuller samt eftersøgning af særlig beskyttede arter efter habitatdirektivets bilag IV arter (beskrives under pkt. 10.8.4). Herudover er fredede og sjældne arter desuden registreret samt Natura 2000-områderne N 177 Maribosøerne og N173 Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborg Sund, Bøtø Nor og Hyllekrog Rødsand. Feltundersøgelserne er suppleret af eksisterende data fra offentlige databaser og kilder.

Der er fredskovspligtige arealer inden for projektområdet. Der findes økologiske forbindelser på tværs af vejanlægget, bl.a. via Nældevads Å, der forbinder skovene Krabbeskov, Skåningshave, Christianssæde Skov og Hilsted Nørrehave. De økologiske forbindelser udgør korridorer i landskabet, som skal forbedre spredningsmulighederne for dyr og planter og dermed bidrage til at understøtte områdets biodiversitet.

Projektområdet rummer Lysemose Skov, moseområdet syd for Sørup, Sørup Sø og bræmmen langs Nældevads Å med høje naturværdier, mens størstedelen af projektområdet er landbrugsjord med lav naturværdi.

Der er registreret flere invasive arter i projektområdet: Kæmpe-bjørneklo primært i moseområderne og rød hestehov med flest fund langs rute 9 i grøftekanter og ved tekniske anlæg. Rynket rose, snebær og japan-/kæmpe-pileurt er fundet enkelte steder.

10.8.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil ikke ske inddragelse af arealer omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Ved krydsningen af det § 3-beskyttede vandløb Nældevads Å, vil vejen føres over via en bro. Der vil derfor være en midlertidig og indirekte påvirkning af det § 3-beskyttede vandløb, som vurderes at være ubetydelig. Anlæg af projektet sker indenfor å-beskyttelseslinjen for Nældevands Å. Anlægsarbejderne planlægges, så påvirkningen af å-beskyttelseslinjen vurderes at være ubetydelig.

Anlæg af projektet sker inden for skovbyggelinjen i den nordøstlige del af Skåningshave samt ved Merret Skov. Der vil ikke ske en påvirkning af skovbrynene, og påvirkningen vil være ubetydelig på baggrund af de fastsatte afværgetiltag.

Der foretages ikke anlægsarbejder inden for vigtige levesteder for krybdyr, pattedyr og fugle. Da anlægsarbejderne sker i en begrænset periode, vurderes påvirkningen på arterne at være begrænset.

Der er ikke registreret fredede, rødlistede eller sjældne arter eller planter inden for de arealer, som bliver påvirket af anlægsarbejdet.

Projektet kan medføre spredning af rød hestehov, hvilket i så fald vil indebære en væsentlig påvirkning på områdets biodiversitet. Spredning skal derfor undgås, så projektet medfører, at bestande af rød hestehov bekæmpes lokalt.

Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i pkt. 10.8.5.

10.8.3 Påvirkning efter udbygning

Det færdige projekt påvirker ikke beskyttede arealer omfattet af naturbeskyttelseslovens §3.

Der vurderes, at påvirkninger fra emissioner vil være ubetydelig, da der ikke forekommer nogle kvælstoffølsomme naturtyper i nærheden af den kommende vejføring.

Faunaen omkring vejen vil kunne blive påvirket af øget trafik, støj herfra samt en barriereeffekt. Projektet vil ikke udgøre en betydelig forhindring for vildt, og trafikmængden og hastigheder på vejen vil være sammenligneligt med forholdene på nuværende rute 9. Det vurderes, at den lokale bestand af rådyr ikke påvirkes væsentligt af anlægsprojektet. I områder nær skove friholdes gode udsigtsforhold således, at krydsende dyr kan se trafikken og trafikanter kan se vildtet. Der sikres samtidig gode spredningsforhold langs Nældevad Å. Det vurderes, at projektet kan have en betydning på individniveau, men at stigningen i antallet af dyr, der trafikdræbes, vil være så lille, at påvirkningen på populationsniveau er ubetydelig. Støj kan påvirke dyrenes mulighed for at opholde sig og yngle nær vejen. Der er tale om en mindre stigning af støj i områder, hvor dyrene kan forventes at yngle eller opholde sig, og det vurderes derfor, at anlægsprojektet kun vil medføre en ubetydelig påvirkning på dyrelivet langs strækningen.

Vejen krydser en økologisk forbindelse ved Nældevad Å. Vejen vil ikke påvirke den økologiske funktionalitet og arternes fortsatte spredningsmuligheder, da der anlægges en faunapassage med banket til odder og andre dyr. Nord for Skåningshave krydses ligeledes en økologisk forbindelse, som forbinder Skåningshave med Krabbeskov. Vejen vil fungere som en spredningsbarriere for både smådyr, padder og til dels også vildt. Der er ikke alternative spredningsmuligheder for dyrene ved denne økologiske forbindelse, og vejanlægget vurderes derfor at udgøre en væsentlig påvirkning af dyrenes. Samlet set vurderes det, at arternes bevægelighed påvirkes væsentligt, og at vejen vil medføre en barriere for arternes spredning, da spredningskorridoren gennemskæres af det nye vejanlæg.

Anlægsprojektet vil ikke indebære en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områderne N173 Smålandsfarvandet og N177 Maribosøerne og naturtyper og arter på udpegningsgrundlag. Der henvises til pkt. 10.8.6.

10.8.4 Bilag IV-arter

I miljøkonsekvensvurderingen er der screenet for alle arter beskyttet af habitatdirektivets bilag IV. Der er ved feltundersøgelser eftersøgt efter bilag IV arterne: flagermus (alle arter), stor vandsalamander, spidssnudet frø, grønbroget tudse, springfrø, odder, løvfrø, samt potentielle levesteder for grøn mosaikguldsmed. Ligeledes er relevante tilhørende mulige levesteder og yngle- rasteområder eftersøgt ved feltundersøgelser.

Der er ved flagermuseftersøgningerne i hhv. 2022 og 2023 fundet 10 arter af flagermus i projektområdet.

Det er vurderet, at der i anlægsperioden vil være en ubetydelig påvirkning på alle arter af flagermus. Den økologiske funktionalitet vil kunne opretholdes for alle arter af flagermus i anlægsperioden.

Der er ikke registreret egnede yngle- eller rastetræer for flagermus i forbindelse med feltundersøgelserne på strækningen. Ved detailprojektering af projektet, skal træer, der planlægges fældet, kortlægges for at undersøge, om der er mulige raste- eller ynglekolonier af flagermus. Undersøgelserne af træer foretages med henblik på at sikre, at træer ikke har udviklet sig til egnede yngle- og rasteområde, når anlægsprojektet igangsættes.

Forstyrrelse af flagermus, som anvender træer og skovbryn som ledelinjer eller fourageringsområde, vurderes generelt at udgøre en ubetydelig påvirkning i anlægsperioden. Anlægsarbejdet på strækningen vurderes ikke at påvirke betydelige ledelinjer for flagermus i form af læhegn.

Dog vil etableringen af en faunapassage under vejen ved Nældevads Å kunne virke forstyrrende for flagermus i anlægsperioden. Faunapassagen vil sikre fri passage langs vandløbet. Forstyrrelse fra maskiner svarer til den støj, der er fra landbrugsmaskiner på markerne omkring vandløbet. Anlæg af faunapassagen vil derfor udgøre en tidsbegrænset forstyrrelse for de flagermus, der normalt benytter vandløbet som en ledelinje. Det vurderes, at ledelinjer for flagermus påvirkes ubetydeligt i anlægsperioden.

Der vil være en ubetydelig påvirkning på alle arter af flagermus i driftsfasen. Den økologiske funktionalitet vil kunne opretholdes for alle arter af flagermus i driftsfasen.

Nældevads Å og de eksisterende veje kan udgøre ledelinjer for flagermus. Det er samlet vurderet, at anlægsprojektet vil have en ubetydelig påvirkning på flagermusarterne i driftsfasen, og at den økologiske funktionalitet for bestandene kan opretholdes, idet påvirkningerne på de enkelte arter er ubetydelige, og da yngle- og rasteområder samt ledelinjer og fourageringsområder påvirkes ubetydeligt.

Der er ikke fundet bilag IV beskyttede padder inden for eksisterende og den kommende rute 9. Der er konstateret et egnet ynglevandhul for bilag IV padder. Anlægsarbejderne vil foregå mere end 200 m fra vandhullet, og der vil derfor ikke være påvirkning af padder eller deres yngle- eller rasteområder ved anlægsarbejdet.

Det vurderes, at der ikke er stor aktivitet af vandrede padder i område, da det meste af den eksisterende og kommende vej ligger omgivet af dyrkede marker. Den eksisterende spredningskorridor via Nældevals Å bevares og forbedres.

Der sker ingen direkte påvirkning af vandhuller, ligesom yngle- og spredningsmulighederne for padder ikke vil blive påvirket i forbindelse med anlægsarbejdet. Anlægsarbejdet vil desuden have en ubetydelig effekt på den økologiske funktionalitet for områdets padder ved arbejdet med faunapassagen ved Nældevals Å, da der ikke udføres arbejde i vandløbet eller på brinkerne, hvormed padderne har fri passage i hele anlægsperioden. Anlægsprojektet vil dermed ikke have betydning for om den økologiske funktionalitet for padder i området.

De syv nye bassiner, som etableres både nord og syd for vejen, kan muligvis på sigt udvikle sig til levested for padder. Dette vil være en forbedring af spredningsmulighederne for padder i forhold til de eksisterende forhold. Samlet set vurderes påvirkningen på padderne i anlægsperioden og driftsfasen at være ubetydelig.

På Lolland er der fundet nylige spor af odder, hvorfor odderen er eftersøgt ved faunapassager ved eftersøgning af afføring og spor, samt ved overvågningskameraer i projektområdet. Der er ved feltarbejdet i 2022 ikke fundet spor af odder. Projektet vil ikke påvirke den økologiske funktionalitet for odder, da etablering af underføringen med en banket ved Nældevals Å vil sikre fri passage langs vandløbet, og spredningsmulighederne for de oddere der måtte leve og sprede sig på Lolland og ind i projektområdet opretholdes permanent. Ved etablering af banket ved Nældevals Å vil der være en midlertidig ubetydelig på artens fortsatte spredningsmuligheder i den periode.

Der er ikke påvist stor vandsalamander, spidssnudet frø, grønbroget tudse, springfrø, odder, løvfrø, samt potentielle levesteder for grøn mosaikguldsmed i projektområdet.

10.8.5 Afværgeforanstaltninger

Arbejdsområder og arbejdspladser friholdes mest muligt for belysning om natten.

For at sikre mod individdrab af padder i anlægsperioden etableres der midlertidige paddehegn mellem anlægsområdet og tre vandhuller, således at padderne ledes væk fra anlægsområdet. Desuden hegnes ved Nældeval Å på begge sider, dog således at spredningskorridoren friholdes. Paddehegnet opstilles senest i ynglesæsonen, inden anlægsarbejderne igangsættes, når padderne er mest tilknyttet vandhullerne og inden de juvenile frøer går på land, dvs. i perioden 1. april - 20. juni.

Der etableres permanente paddehegn langs vejen ved tre vandhuller samt ved tekniske bassiner for at sikre mod individdrab af padder i driftsfasen.

Det vurderes ikke at være nødvendigt at etablere afværgetiltag for flagermus.

Hvis der sker en påvirkning af levesteder i træer, afværges dette ved, at der for hvert flagermusegnet træ vil ske veteranisering i forholdet 1:2, samt fredning af et træ, inden træerne fældes.

10.8.6 Natura 2000 væsentlighedsvurdering

Der er foretaget væsentlighedsvurdering for Natura 2000-områderne N173, Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand samt N177 Maribosøerne. Væsentlighedsvurderingen indeholder vurderinger af de mulige påvirkninger, som anlægsprojektet vil kunne have på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne.

Natura 2000-område N173 er beliggende ca. 3 km nedstrøms projektområdet. De naturtyper og arter, der potentielt kan blive påvirket, er de marine naturtyper, som befinder sig i nærheden af Nældevads Å's udløb til området, dvs. sandbanke (1110), vadeflade (1140), bugt (1160) og rev (1170). Yderligere er det de vandbetingede naturtyper beliggende nær vandløb som afstrømmer fra projektområdet, såsom rigkær (7230), tidvis våd eng (6410) og vådbundsskovene skovbevokset tørvemose (91D0) og elle- og askeskov (91E0). Blandt arter er det skæv- og sumpvindelsnegl, stor vandsalamander samt de havlevende dyr; marsvin, gråsæl og spættet sæl.

Natura 2000-område N177 er beliggende ca. 600 meter opstrøms projektområdet. Der indgår tre store søer i Natura2000-området; Søndersø, Røgbølle Sø og Hejrede Sø. Habitatområdet er udpeget for en række arter: sumpvindelsnegl, stor vandsalamander, pignmerling og bredøret flagermus.

Anlægsprojektet vurderes ikke at medføre nogen væsentlige påvirkninger på de to Natura 2000-områder, eller arter og naturtyper på udpegningsgrundlagene i anlægsperioden, da anlægsarbejderne både er af midlertidig karakter, samt vil have en begrænset påvirkning uden for projektområdet.

Afvanding i driftsfasen foregår hovedsageligt ved omlægning af grøfter og udledning via våde regnvandsbassiner. Der sker ikke en overskridelse af miljøkvalitetskrav som følge af udledninger i driftsfasen, hvorfor der ikke vil ske nogen påvirkning af tilstanden i vandområder og dermed heller ikke nogen påvirkning af tilstanden af kvalitetselementer i N173. Der sikres mod mulig uhensigtsmæssig sedimenttransport, der vil kunne betyde at uønskede miljøfremmede stoffer overføres til Natura 2000-område N173, ved etablering af forsinkelsesbassiner i det omfang der vil være nødvendigt.

N177 Maribosøerne, der er beliggende opstrøms projektområdet, vil ikke blive påvirket af vejvand i driftsfasen.

Der vil ikke være en øget støjpåvirkning ind i Natura 2000-områderne i driftsfasen. Støj vil derfor ikke påvirke fugle og arters raste- og ynglelokaliteter. Ligeledes er der ikke kendskab til vigtige raste- og fourageringslokaliteter for arter og fugle på udpegningsgrundlaget i områderne omkring projektarealerne.

Ved eventuel opsætning af vejbelysning, vil lyspåvirkningen være helt lokal og vil ikke have en påvirkning på nataktive arter på områdernes udpegningsgrundlag.

I driftsfasen vil der ske en lille stigning i emissionen af partikler og CO₂. Det vurderes, at stigningen er minimal, og ikke vil ske i umiddelbar nærhed til naturtyper på udpegningsgrundlagene. Samlet set vil der ikke være en øget N-deposition inden for Natura 2000-områderne.

Anlægsprojektet har ikke nogen kumulative effekter i sammenhæng med andre projekter.

Samlet set vurderes påvirkningerne fra anlægsperioden og driftsfasen ikke at medføre en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områderne N173 eller N177.

10.9 Geologi, grundvand og hydrologi

10.9.1 Eksisterende forhold

Projektet ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Samtidigt ligger en stor del af projektområdet inden for indvindingsoplandet til almene vandforsyning (IOL).

Geologisk består jordlagene af moræneler, -sand og -grus samt smeltevandssand, saltvandsler og -grus, der overlejrer kalken. De terrænnære jordlag i området består langt overvejende af moræneler og mindre områder med smeltevandsler. Kun i meget begrænsede områder er der truffet sand ved terræn. Mulighederne for nedsivning af overfladevand i området er begrænset.

Det primære grundvandsmagasin er velbeskyttet i hele projektområdet. Der er derfor ikke udpeget nitrat - eller pesticidfølsomme områder inden for projektområdet.

Smeltevandssandet udgør det primære grundvandsmagasin i området. Herfra indvinder Lolland Forsyning grundvand til Maribo Vandværk fra en kildeplads nær skovområdet Skåningshave. Østofte-Nørballer vandværk indvinder grundvand fra borer i Østofte.

Der findes 2 regionale grundvandsforekomster indenfor projektområdet. Begge grundvandsforekomster opfylder miljømålet om god kvantitativ tilstand, men ikke miljømålet for kemiske tilstand på grund af fund af pesticider.

10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der er generelt ikke behov for midlertidigt at grundvandssænke under anlæg af projektet, da moræneler ved terræn langs store dele af strækningen gør, at grundvand kan håndteres ved almindelig tørholdelse af udgravningen med læsepumper.

Der kan dog blive behov for midlertidigt at grundvandssænke ved Koholtvej og Nældevads Å, samt i forbindelse med blødbundsudskiftning i området ved Nældevads Å.

Behovet for grundvandssænkning vil blive fastlagt i forbindelse med detailprojekteringen. Der udføres afværgeforanstaltninger således, at det sikres, at der ikke sker en påvirkning af grundvandet, herunder sker en forringelse af den nuværende tilstand eller hindring af mål opfyldelse.

I forbindelse anlægsarbejdet kan der ske uheld og spild. Hvis det forekommer, kan det medføre en lokal forurening af det terrænnære grundvand. I forbindelse med anlægsarbejdet opbevares og håndteres kemikalier og brændstof således, at risikoen for spild og uheld minimeres. Hvis der alligevel sker et spild, vil dette være lokalt og kan hurtigt afgraves og bortskaffes inden spredning.

Det vurderes derfor samlet, at anlægsarbejdet ikke vil påvirke grundvandsforekomsterne, samt ikke vil forringe grundvandsforekomsternes nuværende tilstand eller hindre senere målopfyldelse.

10.9.3 Påvirkning efter udbygning

Efter udbygning af vejanlægget vil vejvandet blive opsamlet og ledt af tætte grøfter til regnvandsbassiner i særlige drikkevandsområder (OSD). På en mindre del af strækningen, der ligger uden for OSD-området, etableres vejafvandingen uden tæt bund, og vejvandet bliver nedsivet.

Håndteringen af vejvand vil ikke påvirke drikkevandsressourcerne og grundvandsforekomsternes kemiske tilstand, da grundvandsmagasinerne er velbeskyttede af mere end 20 meter moræneler på hele strækningen, og der ikke anvendes pesticider i driftsfasen.

Grundvandsforekomsterne har god kvantitativ tilstand. Det forøgede befæstede vejareal vurderes ikke at påvirke grundvandsdannelsen til grundvandsforekomsterne eller tilstrømningen af grundvand til områder med våd natur.

Der etableres dræn langs vejen på dele af strækningen. Da drænene placeres i moræneler og udelukkede har til formål at tørholde vejaksen vurderes, at det ikke vil påvirke grundvandsstanden i området, reducere grundvandsdannelsen til grundvandsforekomsterne eller tilstrømningen af grundvand til områder med våd natur.

I driftsfasen vurderes påvirkningen fra vejanlægget på drikkevandsressourcen, grundvandsforekomster og indvindingsboringer samlet set at være ubetydelig.

Vejanlægget vurderes ikke at hindre senere målopfyldelse eller forringe den nuværende kvalitet eller kvantitet af områdets grundvandsforekomster.

10.9.4 Afværgeforanstaltninger

I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkning og reinfiltrering blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund dimensioneres grundvandssænkning og reinfiltrering, så risikoen for påvirkning minimeres mest muligt. Ligeledes fastsættes eventuelt behov for udledning af grundvand til vandløb. Kvaliteten af det oppumpede grundvand undersøges i forbindelse med de udførte pumpetest. På den baggrund dimensioneres den rensning af det oppumpede grundvand, der er nødvendig for, at

grundvandet kan reinfiltreres eller evt. udledes til vandløb. Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne.

Overvågningsprogrammet indeholder placering af målesteder for vandmængder, vandspejl og vandkvalitet, målefrekvenser, aktionsværdier, handling ved overskridelse af aktionsværdier samt plan for kontrol, tilsyn og dokumentation. Vandkvaliteten af det oppumpede grundvand overvåges, uanset om det oppumpede vand reinfiltreres eller udledes til recipient. Der er forskellige krav til analyse af det oppumpede grundvand alt efter beliggenhed, lokale forhold og recipientforhold. Analyseprogrammet skal indeholde de parametre, der er relevante for at sikre, at grundvandet ved recirkulation eller eventuel udledning ikke fører til en forringelse af tilstanden eller hindrer senere målopfyldelse i grundvandsforekomster eller målsatte vandområder.

Analyseprogram, behov for overvågning og de øvrige vilkår for grundvandssænkningerne fastsættes endeligt af Lolland Kommune, der er myndighed i forbindelse med tilladelse til grundvandssænkning, reinfiltration udledning.

Eventuelt oppumpet vand fra grundvandssænkninger renses inden udledning til vandløb for at sikre overholdelse af miljøkvalitetskrav og grænseværdien for okker. Flowmængden i udledningen tilpasses vandføringen på udførelsestidspunktet og udledningspunktet erosionssikres for at hindre erosion af bund og brinker og sedimentspredning til vandløbet.

10.10 Overfladevand

10.10.1 Eksisterende forhold

Vejanlægget passerer Nældevals Å, som er målsat, samt flere tilløb der ikke er målsatte. Den økologiske tilstand for Nældevals Å er ukendt. Den kemiske tilstand er ikke-god, da miljøkvalitetskravet for kviksølv målt i biota samt kobber og barium er overskredet.

Der er lavet feltundersøgelser og målt DVFI (Dansk Vandløbs-Fauna Indeks) og DFI (Dansk fysisk indeks) i marts 2022 på 8 forskellige stationer inden for projektgrænsen i 3 forskellige vandløbssystemer i Lolland Kommune: Tilløb til (T.T.) Maribo Nørresø, Nældevals Å og T.T. Nældevals Å inden for området.

Nældevals Å afvander til kystvandområde 34 "Smålandsfarvandet" som indgår i vandområdeplanerne 2021-2027. Vandområdets samlede økologiske tilstand er god. Den kemiske tilstand er ikke-god, hvilket skyldes overskridelser af miljøkvalitetskrav for cadmium, bly og kviksølv.

10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der vil i anlægsperioden kunne forekomme udvaskning af finkornet materiale samt spild af miljøfarlige stoffer, som vil kunne påvirke overfladevand. Påvirkningen vurderes at være begrænset, da arbejde langs med vandløb skal begrænses og regnvandsbassiner, der er forsynet med dykket udløb og afspærringsmulighed, etableres tidligt i anlægsperioden for at kunne

modstå eventuelle spilduheld samt udvaskning af finkornet materiale til recipient. Det er derudover en forudsætning, at der foreligger en beredskabsplan, som entreprenøren skal følge i tilfælde af uheld med spild og lignende.

Der kan ske påvirkning af Nældevals Å i forbindelse med midlertidige grundvandssænkninger. Det oppumpede grundvand vil i videst muligt omfang blive reinfiltreret fremfor at blive udledt til recipienter. Såfremt reinfiltration ikke er mulig, iværksættes afværgetiltag, der sikrer, at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt af den udledte vandmængde. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for okker, suspenderet stof og miljøfarlige stoffer inden udledning. Afværgetiltag vil sikre, at den midlertidige grundvandssænkning ikke udgør en forringelse for målsatte vandforekomster og ikke hindre målopfyldelse for målsatte vandforekomster.

Det målsatte vandløb Nældevals Å udbygges med brinker, således det lever op til kravene for faunapassage af typen B1 (våd).

10.10.3 Påvirkning efter udbygning

Udledning af vejvand sker via våde regnvandsbassiner. Vejvandet renses og forsinkes inden udledning, og vandløbene beskyttes mod erosion og hydraulisk overbelastning. Udledningen af næringsstoffer, miljøfremmede stoffer og tungmetaller til recipienten mindskes som følge af opholdstiden og rensning i bassinet.

Som led i miljøvurderingen er det fastslået, at koncentrationen af kobber, zink og benz(a)pyren i vejvand på beregningsniveau ligger over de generelle miljøkvalitetskriterier ved udløb til Nældevals Å. Det er et iboende faktum ved alle regnvandsbetingede udløb, at indholdet med de nuværende teknologiske muligheder ikke kan elimineres fuldstændigt. Det medfører, at der kan ske overskridelse af de generelle miljøkvalitetskriterier for stofferne i selve udledningspunktet. Udledningen vil dog ikke udgøre en forringelse af tilstanden eller hindre målopfyldelse for Nældevals Å, da der sker en umiddelbar initialfortynding i udløbspunktet, og stigningen i koncentrationen derfor ikke vil være målbar.

Det vurderes, at udledningen til ikke målsatte tilløb til Nældevals Å vil være fortyndet, inden udledning til det målsatte vandløb Nældevals Å, og dermed ikke udgør en forringelse eller hindring af målopfyldelse i Nældevals Å.

Etablering af brinker omkring Nældevals Å opgraderer passagen til en faunapassage af type B1 (våd). Passagen udgør en lokal påvirkning på baggrund af reduceret lysindfald i selve underføringen. Da påvirkningen er lokal, vurderes denne ikke at påvirke vandområdernes tilstand eller hindre målopfyldelse.

Da der ikke sker forringelse af tilstanden eller hindring af målopfyldelse i Nældevals Å eller opstrømsliggende recipienter, vurderes det, at der ikke sker en forringelse eller hindring af målopfyldelse af slutrecipienten vandområde 34 Smålandsfarvandet.

Det vurderes dermed samlet, at udledningen ikke medfører en forringelse af den kemiske eller økologiske tilstand i målsatte vandområder, ligesom udledning ikke vil medføre en hindring af målopfyldelse.

10.10.4 Afværgeforanstaltninger

Regnvandsbassinerne dimensioneres så store, at mængden af det vand, der udledes, vil udgøre en begrænset del af vandføringen i vandløbene. Afløbet fra bassinerne reguleres med en drosselledning. Det sikrer, at vandet fra bassinerne udledes med en forsinkelse, der svarer til den naturlige afstrømning og derved ikke medfører erosion eller anden fysisk påvirkning af vandløbene.

Regnvandsbassinerne dimensioneres i henhold til den bedst anvendelige teknologi (BAT), så indholdet af metaller og andre miljøfarlige stoffer fra vejen og trafikken renses så meget, at vejvandet, efter umiddelbar fortynding i udløbet til vandløbene, ikke påvirker vandkvaliteten i vandløbene.

Alle regnvandsbassiner vil være forsynet med en lukkemekanisme ved udløbet, hvorved det bliver muligt at opsamle eventuelle spildstoffer og miljøfarlige stoffer i tilfælde af uheld eller spild på motorvejen inden udløb til vandløb og søer. Samtlige regnvandsbassiner etableres med tæt bund for at sikre, at der ikke sker nedsivning til grundvandet.

Regnvandsbassinerne etableres tidligt i anlægsperioden, og hvor det ikke er muligt, etableres midlertidige bassiner til fældning af materialer og beskyttelse af vandområderne under den følsomme periode, hvor overjorden er blottet og udsat for erosion.

Forud for eventuel udledning af oppumpet grundvand vil grundvandet blive analyseret og de nødvendige renseforanstaltninger vil blive fastlagt i forbindelse med indhentning af udledningstilladelse hos Lolland Kommune. Der skal samtidigt udarbejdes en plan for løbende overvågning af vandkvaliteten i det udledte vand, og tiltag, der skal iværksættes for at sikre, at gældende miljøkvalitetskrav for udledning af grundvand til recipienter kan overholdes, og opnåelse af miljømålene ikke forhindres for målsatte vandområder.

10.11 Forurenede grunde

10.11.1 Eksisterende forhold

Anlægsarbejdet forudsætter, at større mængder jord skal håndteres og transporteres. Projektet omfatter arealer, hvor jorden kan være forurenede og kortlagt efter jordforureningsloven.

Jordforurening på vidensniveau 1 (V1) er formodet jordforurening, mens jordforurening på vidensniveau 2 (V2) er dokumenteret jordforurening, derudover er områdeklassificeret jord (al jord inden for byzone) diffus forurenede. Jord inden for vejareal, herunder rabatjord, betragtes ifølge jordflytningsbekendtgørelsen som lettere forurenede, da jorden kan indeholde forhøjede koncentrationer af tjærestoffer, tungmetaller eller tung olie.

Der er foretaget en systematisk gennemgang af flyfotokortlægning indenfor undersøgelsesområdet for at lokalisere fokusområder i undersøgelsesområdet i forhold til muligt forurenede arealer og arealer med potentielle geotekniske konflikter, herunder fyld- og lossepladser, opfyldninger, industriarealer, blødbundsarealer, vandhuller og oplagspladser.

10.11.2 Påvirkning i anlægsperioden

Kortlagte områder berøres ikke ved anlægsprojektet.

Håndtering og mellemdeponering af forurenede jord i anlægsperioden skal ske med fokus på at minimere og så vidt muligt undgå påvirkning af det omgivne miljø, herunder grundvand, overfladevand og følsom natur. Håndtering af forurenede jord skal ske forskriftsmæssigt i henhold til gældende lovgivning, herunder jordforureningsloven, miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf.

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

10.11.3 Påvirkning efter udbygning

Langs den nye omfartsvej vil jorden med tiden blive diffust forurenede med tungmetaller, olieprodukter og tjærestoffer (PAH) fra trafikken. Jorden vil i fremtiden blive betragtet som lettere forurenede vejjord.

Påvirkning af jord og grundvandsforurening ved spild af olie og andre miljøfremmede stoffer i forbindelse med uheld vurderes at være begrænset, da håndteringen vil ske i henhold til gældende lovgivning og beredskabsplan.

Regnvandsbassinerne anlægges med dykket udløb og afspærringsmulighed, så evt. spild på vejen kan tilbageholdes i bassinerne inden udløb til recipienten. Ved drift skal bassinerne oprenses jævnligt for at fjerne sediment og bundslam.

Der vil derfor skulle ske håndtering af rabatjord og slam fra regnvandsbassiner i forbindelse med drift, fremtidige anlægsarbejder langs rute 9 og oprensning af regnvandsbassinerne.

10.12 Råstoffer, jordhåndtering og affald

Indenfor undersøgelsesområdet er der ikke udlagte områder til råstofindvinding, hverken råstofgraveområder eller råstofinteresseområder. De nærmeste råstofgraveområder er beliggende mere end 13 km fra undersøgelsesområdet.

For bygge- og anlægsaffald forudsættes, at det håndteres og bortskaffes forsvarligt via bestående ordninger i henhold til Lolland Kommunes gældende affaldsregulativer.

10.12.1 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden vil der blive brug for råstoffer og materialer i form af især grus, asfalt og beton. Forbruget af råstoffer til udbygning af rute 9 vurderes at være ubetydeligt.

I projektet søges indarbejdet så meget projektjord som muligt i vejanlægget. Dette sparer både ressourcer og transport. Derudover vil der blive genanvendt materialer i det omfang det er muligt, således der ikke skal benyttes jomfruelige ressourcer, herunder ren jord.

Bortskaffelse af affald fra projektet forudsættes at overholde regulativer og lovgivning på området. Miljøpåvirkningen afhænger af mængder og muligheder for genanvendelse.

Andet affald, som ikke kan genanvendes eller nyttiggøres, vil blive deponeret.

10.12.2 Påvirkning efter udbygning

I forbindelse med almindelig drift og vedligeholdelse af vejen vil der løbende være et mindre forbrug af materialer i form af sand, grus, asfalt og stål/metal. Der vil desuden blive dannet mindre mængder affald i forbindelse med den almindelige drift og vedligeholdelse af omfartsvejen, som håndteres i henhold til de gældende kommunale regulativer. Derfor vurderes påvirkningen at være ubetydelig.

10.13 Arealindgreb og ledninger

10.13.1 Påvirkning af arealer

Det forventes, at der skal erhverves ca. 26,9 ha til selve vejanlægget på rute 9 og ca. 9,9 ha til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 30 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Det estimeres, at ca. 10 ejendomme kan blive totaleksproprieret.

10.13.2 Påvirkning af ledninger

Større ledninger i og i nærheden af rute 9 er blevet kortlagt, og omlægning af ledninger vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne i projekteringsfasen.

Vejanlægget møder Lolland Varmes hovedledning ved tilslutningen til Vestre Landevej ved Skibevej, hvor de vil få et parallelt forløb langs Vestre Landevej. Omkring Lærkevej krydser vejanlægget pumpestationens ledninger, og igen omkring Koholtvej. Vejanlægget krydser et fjernvarmerør øst for Sørup, hvor omfartsvejen tilsluttes Vestre Landevej.

Energinets 132 kV luftledning krydses flere gange vest for Koholtvej. Energinets gastransmissionsledning, som har været planlagt sideløbende med miljøkonsekvensvurderingen af rute 9, og der sker en krydsning af ledningen ved Lærkevej. Her vil forløbet af gasledningen og vejanlægget være placeret samme sted på en ca. 250-300 meter lang strækning.

Der ligger desuden mange andre ledninger, kabler og rør, fx tele- og fiberkabler, som også vil blive kortlagt og håndteret i den kommende projekteringsfase i samarbejde med de enkelte ledningsejere.

10.14 Støjisoleringsordningen

Der vil blive etableret en ordning om tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger.

Vejdirektoratet vil administrere ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger vil typisk omfatte forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Udpegningen sker ud fra facadestøjberregninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Ordningen vil ophøre 60 måneder efter ibrugtagning af det udbyggede vejanlæg.

11. Forholdet til EU-retten

Det vurderes samlet set, at anlægsprojektet vil kunne gennemføres inden for EU-rettens rammer.

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

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

Der er derudover i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen udført de nødvendige vurderinger af anlægsprojektets påvirkninger af Natura 2000-områder i overensstemmelse med habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.

11.1 VVM-direktivet

VVM-direktivet indeholder minimumskrav til proceduren for tilladelse til offentlige projekter, som kan forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet.

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

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

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

Anlægsprojektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten herunder vurdering af anlægsprojektets indvirkning på Natura 2000-områder.

Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. De gennemførte miljøundersøgelser og høring opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse.

Lovforslagets pkt. 10 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Anlægsprojektet er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget i enkeltheder ved lov.

Med Folketingets vedtagelse af lovforslaget bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøvurderinger. Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkning på miljøet. Eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 2, vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

11.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet

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

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områdets bevaringsmålsætninger ikke kan udelukkes.

Vedtagelsen af anlægsprojektet i lovforslagets § 1 i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området er derfor gennemført inden lovforslagets vedtagelse. Der er udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i pkt. 10 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet i lovforslagets § 1 konstateret, at der ikke er en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N173, Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand samt N177 Maribosøerne. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag, jf. habitatdirektivets artikel 6.

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

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

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

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

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

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

11.3 Århus-konventionen

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

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver

afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

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

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

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

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet mv. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11 (Kommissionen mod Storbritannien) vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet

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

EU-Domstolen har i Weser-dommen (C-461/13) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetselementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - f.eks. fra god til moderat tilstand -

selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

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

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

Formålet med grundvandsdirektivet er at forebygge og bekæmpe forurening af grundvandet i Den Europæiske Union (EU). Direktivet indeholder procedurer til vurdering af grundvandets kemiske status og foranstaltninger til at reducere niveauet af forurenende stoffer.

Direktivet har ligeledes fokus på grundvandsforekomsternes indvirkninger på indbyrdes forbindelse med tilknyttede overfladeområder og terrestriske økosystemer, som ligeledes skal beskyttes.

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

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

Direktivet er bl.a. implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets tredje planperiode 2021-2027 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og indsatsbekendtgørelsen . Konkrete miljømål er herved fastlagt ved bekendtgørelse nr. 819 af 15. juni 2023 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 4 i bekendtgørelsen. Bestemmelsen implementerer vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 omhandlende fravigelser.

EU-Domstolene har i dommene i C-461/13 og C-535/18 endvidere fastslået, at kompetente myndigheder ikke kan træffe en afgørelse, der indebærer en forringelse af målsatte vandforekomster, medmindre de strenge betingelser i vandrammedirektivets art. 4, stk.7, litra a-d, er opfyldte, og at myndighedens vurdering af, om et projekt m.v. vil indebære en forringelse, skal være gennemført, inden myndigheden kan træffe afgørelse.

Udgangspunktet fremgår af § 8 i indsatsbekendtgørelsen, hvorefter myndigheder ved administration af øvrig lovgivning, herunder også dette lovforslag efter vedtagelse, skal forebygge forringelse af vandområders tilstand og sikre, at opfyldelse af deres miljømål ikke hindres. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 7 i indsatsbekendtgørelsen, hvorefter det, under en række skærpede betingelser, kan undlades at gennemføre eventuelle foranstaltninger fastlagt for det konkrete vandområde og/eller fravige miljømålet. Fravigelsen skal skyldes ændringer af et overfladevandområdes fysiske karakteristika eller ændringer i en grundvandsforekomsts niveau, den skadelige indvirkning på vandforekomstens tilstand skal mindskes mest muligt, ændringerne skal være begrundet i væsentlige samfundsinteresser, og der må ikke være alternativer, som er en miljømæssigt væsentlig bedre løsning. Fravigelse kræver tilladelse fra Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø.

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

Dele af anlægsprojektet går igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand.

11.5 Havstrategidirektivet

I henhold til havstrategidirektivet er Danmark forpligtet til at opnå eller opretholde god miljøtilstand i danske havområder.

Direktivet er implementeret ved havstrategiloven. Havstrategiloven omfatter alle danske farvande herunder havbund og undergrund på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til én sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter Miljømålsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 692 af 26. maj 2023 om miljømål mv. for internationale naturbeskyttelsesområder (Miljømålsloven).

Som led i implementeringen af havstrategidirektivet gennemfører regeringen havstrategier over 6-årige cyklusser. Havstrategierne indeholder en vurdering af tilstanden i havet og de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet. Med havstrategierne fastsættes desuden miljømål samt overvågnings- og indsatsprogrammer.

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

Det er i miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet i dette lovforslag vurderet, at der ikke vil være en væsentlig påvirkning af de direkte recipienter. Deraf følger, at der heller ikke vil være påvirkning af det marine økosystem.

12. Hørte myndigheder og organisationer mv.

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

Cyklistforbundet, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Danske Regioner, DI Transport, Energinet, FDM, Friluftsrådet, KL, Lolland Kommune, NOAH, Region Sjælland og Rådet for Bæredygtig Trafik.

13. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Projektet finansieres via finansloven af Transportministeriet. Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i mia. kr. 2024-prisniveau, FL-24 143,35) anslås til 352,7mio. kr. i 2025-2030. Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset meradministration i anlægsperioden for henholdsvis

		<p>Transportministeriet og Vejdirektoratet.</p> <p>De berørte kommuner vil i relation til projektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.</p>
Regionale konsekvenser	Sikrer bedre fremkommelighed og trafikafvikling	Mindre konsekvenser for erhverv i Nørreballe og Pårup
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	<p>Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.</p> <p>Det fører til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft.</p> <p>Fordelene kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres.</p>	Der vil under anlægsarbejdet være trafikale gener, men arbejderne bliver tilrettelagt, så de forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid.	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer og ved at klageadgange til anden administrativ myndighed afskæres.

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

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Offentlige veje defineres i vejlovens § 3, nr. 2, som veje, gader og broer, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune. De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje. Det følger af vejlovens § 6, stk. 1, at transportministeren er vejmyndighed for statsvejene. Af vejlovens § 6, stk. 2, følger det, at administrationen af statsvejene er henlagt til Vejdirektoratet.

Af vejlovens § 7 fremgår det, at kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommunevejene. Af vejlovens § 12, stk. 1, 1. pkt., følger, at det ved lov bestemmes, hvilke offentlige veje der skal være statsveje, hvilke nye statsveje, der skal anlægges, og hvilke der skal nedlægges eller overgå til anden status.

Det foreslås i § 1, stk. 1, at transportministeren bemyndiges til 1) at udbygge rute 9 ved Nørreballe, 2) nedlægge dele af statsvejen Vestre Landevej og 3) nedklassificere en strækning af Vestre Landevej og 4) anlægge og omlægge kommunale veje og stier.

Kort over anlægsprojektet kan ses i bilag 1 til loven.

Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren vil være bemyndiget til at foretage udbygningen af rute 9 ved Nørreballe, som foruden anlæg af en ny omfartsvej nord om Nørreballe også omfatter bl.a. etablering af nye kryds, overføring af Koholtvej på en bro over omfartsvejen, anlæg af nye lokaleveje og adgangsvej, underføring af Nældevads Å samt en cykelsti fra Nørreballe til Sørup. Transportministeren vil derudover være bemyndiget til at nedlægge to mindre delstrækninger af statsvejen Vestre Landevej, nedklassificere en delstrækning af statsvejen Vestre Landevej til kommunevej samt anlægge og omlægge kommunale veje og stier.

Nedlæggelse af dele af statsvejen og nedklassificering af en delstrækning af statsvejen til kommunevej følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Når Lolland Kommune overtager delstrækningen, vil kommunen samtidig være vejmyndighed i medfør af vejlovens § 7. I overensstemmelse med den almindelige ordning i vejloven har kommunalbestyrelsen efter overdragelsen af anlægget de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning herunder vedligeholdelsesforpligtelsen, jf. vejlovens § 8, stk. 1.

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

Det foreslås i § 1, stk. 2, at kort over anlægsprojektet nævnt i stk. 1, fremgår af bilag 1 til loven.

Til § 2

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

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for udbygning af rute 9 ved Nørreballe nævnt i § 1 og de dertilhørende anlæg. Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og nødvendige ledningsarbejder m.v.

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

Til § 3

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

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

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

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 1, hvorefter transportministeren bemyndiges til at udbygge rute 9 ved Nørreballe, jf. lovens bilag 1 og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

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

Ved meddelelse af en administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurdering vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte miljøkonsekvensrapport. Bestemmelsen i § 3 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet vil blive udført inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporterne.

Det vil således påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis dets entreprenører – at udføre de pågældende anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

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

Til § 4

Det følger af VVM-direktivets artikel 5, stk. 1, at en miljøkonsekvensrapport bl.a. skal indeholde en beskrivelse af projektets særkender og/eller af de foranstaltninger, der påtænkes truffet for at undgå, forebygge eller begrænse og om muligt neutralisere forventede væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet.

Det foreslås i § 4, at anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelse af projektet, jf. § 1, i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i vejloven.

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

I miljøkonsekvensrapporten er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end dem, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporten, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projekterne. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet. Der henvises til pkt. 10 i de almindelige bemærkninger.

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

Til § 5

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

Det foreslås i § 5, *stk. 1*, at anlægsprojektet nævnt i § 1, ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, og § 20, § 65, stk. 1 og stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

Det foreslåede vil indebære, at anlægsprojektet omfattet af lovens § 1, vil være undtaget fra kravet om, at der skal indhentes tilladelser efter planlovens § 35, stk. 1, og naturbeskyttelseslovens § 20 og at det ikke vil være nødvendigt at søge dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2.

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

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

På tilsvarende måde vil fravigelsen af naturbeskyttelseslovens § 20 betyde, at der ikke skal indhentes tilladelse til opførelse af anlæg omfattende af lovforslaget, herunder de midlertidige anlæg og installationer i åbent land. Opførelsen af anlæg sker under hensyntagen til landskabelige værdier og øvrige beskyttelsesinteresser, som bestemmelsen varetager.

De hensyn, som landzonebestemmelserne sammen med den øvrige fysiske planlægning og naturbeskyttelseslovens § 20 skal varetage, vil blive varetaget gennem den proces, der ligger forud for den forventede vedtagelse af anlægsloven. Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering, hvor bl.a. de planlægningsmæssige, landskabelige og miljømæssige påvirkninger af projektet er beskrevet og vurderet.

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

Fravigelsen af planlovens § 35 og naturbeskyttelseslovens § 20 vil gælde hele vejanlægget, dvs. selve vejen med tilhørende anlæg, f.eks. regnvandsbassiner, støjvolde eller skærme, samkørselspladser, anvendelse af midlertidige arbejdsarealer og øvrige nødvendige anlæg til brug for vejens etablering og drift. Fravigelsen vil også gælde ved ændringer i projektet inden for rammerne af vejlovens kapitel 2 a.

Bestemmelsen vil endvidere indebære, at der uden dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2 kan ske arbejder inden for sø- og å-, skov- og fortidsmindebeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16, 17 og 18.

Anlægsprojektet, jf. § 1 vil ikke kunne realiseres uden dispensation fra de omtalte beskyttelseslinjer, hvorfor det vurderes mest hensigtsmæssigt, at kravet om dispensation fra beskyttelseslinjerne fraviges i anlægsloven. Dermed vil der ikke være behov for at søge om en dispensation.

Der henvises til pkt. 10 i de almindelige bemærkninger samt miljøkonsekvensvurderingen for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i projektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser.

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

Bestemmelsen vil dog kun regulere arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1, herunder afværgeforanstaltninger omfattet af § 4. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af § 1, vil

således stadig forudsætte, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer m.v. efter den i § 5 nævnte lovgivning.

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

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

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

Bestemmelsen vil endvidere medføre, at museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse, så bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1 nævnte arbejder, varetages af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og med inddragelse af de relevante myndigheder.

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

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

Til § 6

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

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

Det følger af § 78, stk. 1, i naturbeskyttelsesloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven eller de regler, der udstedes efter loven, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Kommunalbestyrelsens afgørelser efter § 65 a, stk. 2 og 5, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål. Tilsvarende gælder fredningsnævnets afgørelser efter § 50, stk. 1, der kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, Sagerne behandles i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet efter bestemmelserne i dette kapitel. Miljøministerens afgørelser efter § 27, stk. 1 og 2 og § 65 b, stk. 1 og 3-7, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling. Miljøministerens afgørelser efter § 61 a, stk. 1, og § 65 a, stk. 1 og 4, kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter kapitel 12, for så vidt angår retlige spørgsmål.

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

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

Efter § 48, stk. 1 i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 69 af 23. januar 2024, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder. Ankestyrelsens tilsyn viger i det omfang, en særlig klage- eller tilsynsmyndighed kan tage stilling til den pågældende sag. Indenrigs- og Sundhedsministeriet er øverste tilsynsmyndighed.

Det foreslås i § 6, *stk. 1*, at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, lov om

vandløb med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

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

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

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

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

Behandlingen af sagerne vil fortsat være reguleret af de nævnte love. Forslaget ændrer således ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de i § 6, stk. 1, nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

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

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til byherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til gennemførelsen af anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

Afgørelser efter de nævnte love i stk. 1 vedrørende anlægsprojektet vil i nogle tilfælde desuden forudsætte forudgående screening og godkendelse af miljøvurdering. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingerne, og der skal ikke foretages en ny miljøkonsekvensvurdering.

Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love.

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

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

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

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

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

Den foreslåede bestemmelse vil alene give ministeren kompetence til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call-in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet i tilfælde, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for det pågældende projekt. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til stk. 2, hvis kommunen ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren vil – ligesom efter det foreslåede stk. 2 – skulle træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i stk. 1. Hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, kan dog tillægges betydning, hvis det er muligt efter de pågældende love. Selvom transportministeren måtte beslutte at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, vil denne beslutning ikke ændre på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

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

myndighed. Sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter stk. 2 og 3 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 11. Der henvises til bemærkningerne til § 11.

Den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand vil fortsat være gældende.

Det foreslås i § 6, *stk. 4*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner og undladelser i sager omfattet af stk. 1, herunder afgørelser om aktindsigt i disse sager.

Den foreslåede § 6, *stk. 1*, vil indebære fravigelse af særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning efter naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven og miljøbeskyttelsesloven for anlægsprojektet. Når disse særregler fraviges, kan de kommunale tilsynsmyndigheder få en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigtsmæssigt, foreslås det i § 6, *stk. 4*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslaget § 6, *stk. 1*, om anlægsprojektet nævnt i § 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de nævnte love.

Det foreslåede vil indebære, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Sundhedsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens sager om anlægsprojektet efter forslaget § 6, *stk. 1*, herunder anmodninger om aktindsigt og sagsbehandlingsregler.

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

Det foreslås i § 6, *stk. 5*, at transportministeren til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form, til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

Det foreslåede skal sikre, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen skal videregive de oplysninger, som kommunalbestyrelsen er i besiddelse af – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til dels til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, hvorefter miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter loven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne kan forlanges afgivet i en bestemt form.

Til § 7

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

For ledningsarbejder inden for offentligt vejareal følger det af vejlovens § 77, stk. 3, at staten afholder udgifterne til ledningsarbejderne i forbindelse med et statsvejsanlæg. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis desuden, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne,

Der henvises til de almindelige bemærkninger i pkt. 3.6.

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

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

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

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

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

Det foreslåede vil medføre, at det vil blive præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer.

Til § 8

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

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

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

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 vil således skulle inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

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

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

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

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

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

Vejdirektoratet vil som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, skulle rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Vejdirektoratet skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

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

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

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

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

Til § 9

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger,

herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovens § 8, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

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

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

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

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

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

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

Det foreslås i § 9, *stk. 2*, at reglerne i vejlovens § 103 finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

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

Til § 10

I forbindelse med en række andre anlægsprojekter har der været etableret en ordning, hvor støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering, og en lignende ordning foreslås lovfæstet for anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1. Der henvises bl.a. til lov nr. 624 af den 11. juni 2024 om anlæg af en 3. Limfjordsforbindelse og lov nr. 625 af den 11. juni 2024 om udbygning af E20 Amagermotorvejen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

På baggrund af erfaringer med tidligere støjisoleringsordninger vurderes det at være nødvendigt at indsætte en slutdato for ordningen for det enkelte anlægsprojekt. Det vil betyde, at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud skal være udnyttet inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug. Det foreslåede vil medføre, at hvis en ansøgning er indsendt inden de i stk. 2 foreslåede 36 måneder, skal selve det tilskudsberettigede støjisoleringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

Der henvises herudover til pkt. 10.14 i de almindelige bemærkninger.

Til § 11

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Til § 12

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. juli 2025.

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 lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle

pligter og rettigheder, ikke længere vurderes relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne er tilendebragt, og det færdige anlæg er overgået til en driftsfase, og når støjisoleringsordningen er udløbet 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug.