

Forslag

til

Lov om ændring af lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense

§ 1

I lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense jf. lov nr. 1607 af 26. december 2013, foretages følgende ændringer:

1. Som *fodnote* til lovens titel indsættes:

»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.«

2. Før § 1 indsættes:

»Kapitel 1
Anlægsprojektet«

3. I § 1 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i stk. 1.«
Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

4. Efter § 1 indsættes:

»*Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger*

§ 1 a. Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 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.

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

Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange

§ 1 c. Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, kræver ikke tilladelse eller dispensation efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 20, § 50 og § 65, stk. 1 og 2, i lov om naturbeskyttelse, samt § 6 og § 38 i lov om skove.

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

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

§ 1 d. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 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, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.«

5. Før § 2 indsættes:

»Kapitel 2
Byggelinjer«

6. § 2, 2. pkt., ophæves.

7. Efter § 2 indsættes:

» Kapitel 3
Ledningsarbejder«

8. § 3 affattes således:

»§ 3. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 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. «

9. Efter § 3 indsættes:

»§ 3 a. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 3, 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 § 3, 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.

§ 3 b. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af §§ 3 og 3 a, afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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

10. Før § 4 indsættes:

»Kapitel 4 Støjisoleringsordning«

11. § 4 affattes således:

»§ 4. Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.
Stk. 2. Ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter, at det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.
Stk. 3. Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til Transportministeriet. Klagefristen er fire uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.
Stk. 4. Ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter, at det pågældende vejanlæg, jf. § 1, stk. 1, er taget i brug.«

12. Før § 5 indsættes:

»Kapitel 5

Domstolsprøvelse«

13. § 5 affattes således:

»§ 5. 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.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2025.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	8
2. Lovforslagets baggrund	8
2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring	9
3. Lovforslagets hovedpunkter	10
3.1 Beskrivelse af anlægsprojektet	10
3.1.1 Tilslutningsanlæg	10
3.1.2 Lokale veje og stier	10
3.1.3 Erstatningsnatur	11
3.1.4 Støjreducerende tiltag	11
3.1.5 Vejafvanding	11
3.1.6 Trafikafvikling i anlægsperioden	12
3.2 Trafikale forbedringer	12
3.3 Ekspropriation	13
3.4 Miljømæssige vurderinger	14
3.4.1 Gældende ret	14
3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	17
3.5 Forholdet til anden lovgivning	18
3.5.1 Gældende ret	18
3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	23
3.5.3. Fravigelse af anden lovgivning	24
3.6 Ledninger	26
3.6.1 Gældende ret	26
3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning	28
4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål	28
5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige	30
5.1 Generelt	30
5.2 Anlægsøkonomi og tidsplan	31
5.2.1 Anlægsøkonomi for projektet	31
6. Regionale konsekvenser	33
7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	33
8. Administrative konsekvenser for borgerne	33
9. Klimamæssige konsekvenser	34
10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser	35
10.1 Planforhold	35
10.2 Landskab og visuelle forhold	35
10.2.1 Eksisterende forhold	35
10.2.2 Påvirkning i anlægsperioden	35
10.2.3 Påvirkning efter udbygning	36
10.2.4 Afværgeforanstaltninger	36
10.3 Arkæologi og kulturarv	36
10.3.1 Eksisterende forhold	36
10.3.2 Påvirkning i anlægsperioden	37
10.3.3 Påvirkning efter udbygning	37
10.4 Fredninger	38

10.4.1 Eksisterende forhold	38
10.4.2 Påvirkning i anlægsperioden.....	38
10.4.3 Påvirkning efter udbygning.....	39
10.5 Mennesker, sundhed og materielle goder	40
10.5.1 Påvirkning i anlægsperioden.....	40
10.5.2 Påvirkning efter udbygning.....	40
10.6 Friluftsliv og rekreative forhold.....	41
10.6.1 Eksisterende forhold	41
10.6.2 Påvirkning i anlægsperioden.....	41
10.6.3 Påvirkning efter udbygning.....	41
10.7 Støj og vibrationer.....	42
10.7.1 Eksisterende forhold	42
10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden.....	42
10.7.3 Påvirkning efter udbygning.....	43
10.7.4 Afværgeforanstaltninger	43
10.8 Natur og biodiversitet.....	43
10.8.1 Eksisterende forhold	43
10.8.2 Påvirkning i anlægsperioden.....	44
10.8.3 Påvirkning efter udbygning.....	45
10.8.4 Bilag IV-arter	45
10.8.5 Afværgeforanstaltninger	47
10.8.6 Natura 2000	48
10.9 Grundvand og hydrologi	50
10.9.1 Eksisterende forhold	50
10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden.....	51
10.9.3 Påvirkning efter udbygning.....	52
10.10 Overfladevand.....	52
10.10.1 Eksisterende forhold	52
10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden.....	52
10.10.3 Påvirkning efter udbygning.....	53
10.11 Jord og forurennet jord.....	54
10.11.1 Eksisterende forhold	54
10.11.2 Påvirkning i anlægsperioden.....	54
10.11.3 Påvirkning efter udbygning.....	55
10.12 Råstoffer og affald	55
10.12.1 Påvirkning i anlægsperioden.....	55
10.12.2 Påvirkning efter udbygning.....	56
10.13 Arealindgreb og ledninger	56
10.13.1 Påvirkning af arealer	56
10.13.2 Påvirkning af ledninger	56
10.14 Støjisoleringsordningen	57
11. Forholdet til EU-retten	57
11.1 VVM-direktivet.....	58
11.2 Habitat- og Fuglebeskyttelsesdirektivet.....	59
11.3 Århus-konventionen.....	61
11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet.....	62

11.5 Havstrategidirektivet.....	64
12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.....	65
13. Sammenfattende skema	65

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Folketinget bemyndigede ved lov nr. 1607 af 26. december 2013 om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense transportministeren til at udbygge hovedlandevej 40, Fynske Motorvej, E20, fra Motorvejskryds Odense til ca. to km øst for tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest, fra fire til seks spor.

Lovforslaget har til formål at sikre det fornødne retlige grundlag for at gennemføre anlægsprojektet, herunder godkendelsen af den udførte miljøkonsekvensvurdering. Derudover indeholder lovforslaget forslag til ændring af anlægsloven, så den får tilsvarende indhold som nyere anlægslove på Transportministeriets område, hvilket bl.a. omfatter rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger, fravigelse af anden lovgivning og klageadgange, ledningsarbejder, samt lovfæstelse af støjisoleringsordningen og adgang til domstolsprøvelse.

Det fremgår af bemærkningerne til den eksisterende anlægslov, jf. Folketingstidende 2013-14, tillæg A, L 26 som fremsat, s. 10, at udbygningen forestås af Vejdirektoratet, som er anlægsmyndighed. Lovforslaget ændrer ikke derpå, men sikrer, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet.

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

2. Lovforslagets baggrund

Den 1. januar 2014 trådte lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense i kraft. Anlægsloven bemyndiger transportministeren til at udbygge hovedlandevej 40, Fynske Motorvej, E20, fra Motorvejskryds Odense til ca. to km øst for tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest, fra fire til seks spor. Forud for Folketingets vedtagelse af anlægsloven havde Vejdirektoratet udarbejdet VVM-undersøgelse af anlægsprojektet.

Udover bemyndigelsen indeholder anlægsloven, der trådte i kraft i 2014, hjemmel til forlodsovertagelse samt arkæologiske undersøgelser og pålæg af byggelinjer. Disse forhold er i dag

reguleret i lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024 (herefter benævnt vejloven).

Efter vedtagelse af anlægsloven i 2013 er den østligste delstrækning fra Motorvejskryds Odense til vest for tilslutningsanlæg 50, Odense SØ udbygget for at sikre god vejbetjening af det nyetablerede Odense Universitetshospital. Desuden er tilslutningsanlæg 52, Odense SV, ombygget for at skabe forbedret trafikafvikling i tilslutningsanlægget og på kommunevejen Assensvej, der er ført over motorvejen og bl.a. vejbetjener et større erhvervsområde syd for motorvejen.

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. udbygningen af Fynske Motorvej syd om Odense. Denne del af aftalen står Enhedslisten og Alternativet udenfor.

Transportministeriet har foretaget en vurdering af, om projektet vil kunne gennemføres inden for den eksisterende anlægslov, som trådte i kraft den 1. januar 2014. Konklusionen er, at der er behov for at foretage ændring af anlægsloven, så den har et indhold svarende til nyere anlægslove på Transportministeriets område. Dette omfatter hvilket bl.a. rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger, fravigelse af anden lovgivning og klageadgange, ledningsarbejder, samt lovfæstelse af støjisoleringsordningen og adgang til domstolsprøvelse.

Som tilfældet er for anlægslove på Transportministeriets område, vil vedtagelsen af lovforslaget ligeledes udgøre godkendelsen af den opdaterede miljøkonsekvensvurdering af projektet, som Vejdirektoratet har gennemført.

2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring

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

Den opdaterede miljøkonsekvensvurdering af anlægsprojektet har været i offentlig høring i perioden 15. april til 15. juni 2024. Der blev afholdt borgermøde den 15. april 2024. Vejdirektoratet modtog i alt 23 høringssvar.

På baggrund af indkomne høringssvar og projektilpasninger er der udarbejdet tillæg til miljøkonsekvensvurderingen. Tillægget har været i supplerende offentlig høring i perioden 8. november til 6. december 2024. Vejdirektoratet modtog ét høringssvar.

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

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1 Beskrivelse af anlægsprojektet

Motorvejen syd om Odense er en del af Europavej 20 (E20). Motorvejen indgår i det transeuropæiske vejnet, der skaber forbindelse mellem Sverige og kontinentet via Øresunds- og Storebæltsforbindelserne.

Motorvejen syd om Odense foreslås udvidet fra fire til seks spor på en ca. 12 km lang strækning fra øst for tilslutningsanlæg 53, Odense V, til umiddelbart vest for tilslutningsanlæg 50, Odense SØ. Når denne strækning er udbygget, vil der være seks spor på motorvejen på hele strækningen fra motorvejskryds Odense og helt frem til motorvejskryds Fredericia og afgreningen til Østjyske Motorvej.

På korte strækninger omkring Odense Å og ved krydsning af jernbanen vest for Odense foreslås motorvejen udbygget uden nødspor, da der ikke sker udvidelse af de eksisterende broer over Odense Å og jernbanen.

3.1.1 Tilslutningsanlæg

Tilslutningsanlæg 51, Odense S, foreslås ombygget med henblik på forbedring af trafikafviklingen i fordelerringen og de omkringliggende veje. Som led i ombygningen foreslås etablering af signalregulering af fordelerringen. Dette vil reducere risikoen for tilbagestuvning af trafik på frakørselsramperne til motorvejen.

3.1.2 Lokale veje og stier

Alle eksisterende lokalveje og stier opretholdes.

3.1.3 Erstatningsnatur

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

Fældet fredskov vil blive erstattet i forholdet 1:2. Det ekstra areal skal kompensere for, at det typisk vil tage en længere årrække at erstatte højstammet skov med ny skov i samme tilstand, som det der fjernes. Midlertidigt inddragede fredskovsarealer genplantes. De arealer, der reetableres med skov, indgår i erstatningsarealet.

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

3.1.4 Støjreducerende tiltag

Det fremgår af den eksisterende anlægslov at der vil blive etableret støjskærme med en højde på fire meter fordelt på begge sider af motorvejen på den bynære strækning. Herudover er det besluttet at eksisterende støjvolde skal forhøjes.

Efter vedtagelse af den eksisterende anlægslov er der etableret støjafskærmning på strækningen mellem Holkebjergvænget og Assensvej i Dalum.

Det foreslås med lovforslaget, at den del af støjafskærmningen, der ikke er etableret, opdateres med højere og længere støjskærme på samme placeringer som forudsat i den eksisterende anlægslov. Dette indebærer, at der foreslås etablering af støjskærme i ni meters højde på strækninger omkring Hjallesø, mens støjskærme fra Odense Å til tilslutningsanlæg 52, nord for motorvejen foreslås etableret i syv meters højde.

3.1.5 Vejafvanding

Det følger af bemærkningerne til anlægsloven vedtaget i 2013, at der etableres et nyt afvandingssystem for at kunne aflede den øgede mængde vejvand som følge af udbygningen. Motorvej og ramper udføres overalt med kantopsamling og nedløbsbrønde langs nødsporet jf. Folketingstidende 2013-14, tillæg A, L 26 som fremsat, s 7. .

Vejens afvandingssystem foreslås med lovforslaget opdateret til det tilpassede projekt og de klimatiske ændringer. I praksis vil dette betyde, at en række rørledninger skal udskiftes til en større dimension, og at regnvandsbassiner skal udvides, sådan at de kan håndtere den forøgede mængde af regnvand fra vejanlægget. Der er i projektet taget højde for beskyttelse af grundvandet i forbindelse med håndteringen af vejvand. Der etableres et afvandingssystem med kantopsamling, nedløbsbrønde tilsluttet rørsystemer på hele strækningen, samt befæstet midterrabat. Vejvandet ledes til bassiner, før det ledes videre til recipient. I praksis vil dette betyde, at en række rørledninger skal udskiftes til en større dimension, og at regnvandsbassiner skal udvides, sådan at de kan håndtere den forøgede mængde af regnvand fra vejanlægget. Udvidelsen af eksisterende regnvandsbassiner vil også sikre, at vand fra vejen har en tilstrækkelig opholdstid i bassinerne, så stoffer, der er bundet til bundfældelige partikler, sedimenteres og dermed tilbageholdes i regnvandsbassinerne.

Det er Vejdirektoratets faglige vurdering, at vejafvandingen efter udbygningen kan indeholdes i gældende udledningstilladelser, da der ikke sker væsentlige ændringer i forhold, der har indflydelse på spildevandsanlægget eller recipienterne.

3.1.6 Trafikafvikling i anlægsperioden

I anlægsperioden søges trafikken afviklet i to indsnævrede spor i hver retning på hverdage i tidsrummet mellem kl. 07-18 med maks. hastighed på 80 km/t, hvor dette er muligt.

Af hensyn til trafikafviklingen vil der alene ske reducere til ét spor i én eller begge retninger på hverdage i tidsrummet mellem kl. 18-07 (aften- og natperioden).

3.2 Trafikale forbedringer

Trafikmængden på Fynske Motorvej forventes forøget i forhold til de trafikberegninger, der blev foretaget inden vedtagelsen af den eksisterende anlægslov i 2013.

Trafikmodelberegningerne viser, at der efter udbygning af strækningen til seks spor kan forventes mellem knap 81.000 og 93.000 køretøjer på et hverdagsdøgn i 2030, hvilket svarer til en stigning på knap seks-otte procent i forhold til en situation, hvor motorvejen ikke udbygges. Stigningen i forhold til en situation uden udbygning af motorvejen skyldes dels, at flere forventes at vælge kørsel i bil i stedet for anden transportform til, når trafikafviklingen på strækningen bliver bedre, og dels, at flere trafikanter vil vælge motorvejen frem for alternative ruter ad det kommunale vejnet.

3.3 Ekspropriation

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

I lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense er der i lovens § 3 hjemmel til, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Da dette i dag er reguleret i vejlovens § 45, indgår det i lovforslaget, at den særlige bestemmelse i den eksisterende anlægslov til fremrykket overtagelse udgår af loven.

Den midlertidige og permanente arealerhvervelse, som er nødvendige for projektet, kan foretages i henhold til regler om ekspropriation til statslige vejanlæg jf. vejlovens §§ 96-98.

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

Der kan pålægges vejbyggelinjer, udføres forundersøgelser, ske fremrykket ekspropriation m.v. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45 og § 99. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, som indebærer begrænsninger i ejerens eller andre 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, hvilket for statsveje er transportministeren (i praksis Vejdirektoratet), jf. Vejlovens § 6, stk. 1.

Det forventes, at der permanent skal erhverves ca. 20 hektar til udvidelsen af motorvejen. Desuden skønnes, at ca. 22 ha. skal inddrages til midlertidige arbejdsarealer. Flere af de arealer, der skal bruges til udbygningen af motorvejen ejes i forvejen af Vejdirektoratet eller Odense Kommune, særligt på den bynære strækning igennem Odense.

Efter vedtagelse af den eksisterende anlægslov har Vejdirektoratet løbende overtaget flere ejendomme ved fremrykkede ekspropriationer, hvor ejerne af de aktuelle ejendomme har haft behov for at afhænde ejendommen, inden den ordinære ekspropriationsforretning.

Det forventes, at der skal foretages yderligere ekspropriationer til brug for udvidelse af motorvejen. På strækningen igennem Odense forventes det, at ca. syv ejendomme skal eksproprieres. Disse ejendomme ligger omkring Stenløsevej og Volderslevvej i Hjallesø. På strækningen vest for Odense forventes det, at ca. tre ejendomme skal eksproprieres.

Desuden forventes det, at mellem 40 og 50 ejendomme skal afgive areal til vejudvidelsen.

Det endelige areal og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering af projektet.

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

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

3.4 Miljømæssige vurderinger

3.4.1 Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje m.v. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 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 lovforslaget sker der godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen, hvorefter anlægsprojektet kan gennemføres i overensstemmelse med anlægslov, projektbeskrivelse og miljøkonsekvensvurdering. Det påhviler Vejdirektoratet at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

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

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

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

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

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

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

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

One stop shop-bekendtgørelsen implementerer habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, for så vidt angår områdebeskyttelsen. Da statslige vejprojekter vedtaget ved anlægslov er ikke omfattet

af bekendtgørelsen, implementeres visse dele af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet ved anlægsloven for det pågældende projekt, herunder habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense blev behandlet i folketingssamlingen 2013/2014. På det tidspunkt fulgte det af VVM-direktivets (direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet) artikel 1, stk. 4, at direktivet ikke fandt anvendelse på projekter, der blev vedtaget i enkeltheder ved en national særlov, idet målene med direktivet, herunder om at give oplysninger, nås gennem lovgivningsprocessen. Udbygningen af Fynske Motorvej syd om Odense var miljøvurderet og forberedt til at kunne blive vedtaget af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med EU-Domstolens praksis vedrørende anvendelsen af VVM-direktivets artikel 1, stk. 4.

Undtagelsen i VVM-direktivets artikel 1, stk. 4, blev efterfølgende ophævet ved ændringsbestemmelser til VVM-direktivet (direktiv 2014/52/EU), og er dermed ikke længere gældende.

Der er efterfølgende gennemført opdatering af miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet, hvormed lovforslaget er forberedt til at kunne vedtages af Folketinget 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. Ved Folketingets vedtagelse af lovforslaget sker der samtidig godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen.

Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, jf. lovforslagets § 1 a. Det påhviler Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at projektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.

På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet, er det vurderingen, at gennemførelsen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Lovforslagets vedtagelse udgør godkendelse nævnt i habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

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

I anlægsloven beskrives selve anlægsprojektet med en nødvendig grad af fleksibilitet, idet bl.a. mindre detaljebeslutninger i projektet først vil være mulige at fastlægge i den efterfølgende fase.

Efter vedtagelse af lovforslaget, og før anlægsarbejdet påbegyndes, igangsættes en projektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Vejdirektoratet søger på denne baggrund tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed påser i denne proces, at gældende regler iagttages og sikrer dermed, at der ikke sker forringelse af f.eks. målsatte grundvandsforekomster og overfladevandområder samt øvrige nødvendige miljøforhold, der kræver tilladelser efter natur- og miljølovgivningen.

Loven fraviger på nogle punkter bestemmelser i den almindelige plan- og naturlovgivning, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændring af tilstanden, etablering af varige fysiske anlæg eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse, før sådanne anlæg kan etableres eller anvendelsen af arealet ændres, jf. lovforslagets § 1 c.

3.5 Forholdet til anden lovgivning

3.5.1 Gældende ret

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af den gældende plan-, natur- og miljølovgivning m.v. oftest forudsætte administrative godkendelser, tilladelser eller dispensationer.

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

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

Som følge af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 (herefter planloven), vil etablering af visse dele af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse efter § 35, stk. 1. Herudover vil der i nogle tilfælde opstå behov for ændringer i

kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

Det fremgår af § 18 i lovebekendtgørelse nr. 219 af 6. marts 2018 om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer, at kommunalbestyrelsen ikke må give tilladelse til nedrivning af bevaringsværdige bygninger, før nedrivningsanmeldelsen har været offentligt bekendtgjort, og kommunalbestyrelsen har meddelt ejeren, om den efter planlovens § 14 vil nedlægge forbud mod nedrivningen.

Ifølge § 50 i lovebekendtgørelse nr. 927 af 28. juni 2024 om naturbeskyttelse (herefter naturbeskyttelsesloven) kan fredningsnævnet meddele dispensation fra en foreslået eller fastsat fredningsbestemmelse, når det ansøgte ikke vil stride imod fredningens formål.

Endvidere er der i naturbeskyttelseslovens kapitel 2 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) og fortidsmindebeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 18). 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 udgøres af miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområder, at myndigheder kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdets eller grundvandsforekomstens tilstand og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål, herunder

gennem de i indsatsprogrammet fastlagte foranstaltninger. Lov om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelser gennemfører væsentlige, men ikke alle, dele af vandrammedirektivet.

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

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

Det følger af § 8, stk. 1, i lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 om forurennet jord (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

Lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense blev behandlet i folketingssamlingen 2013/2014. På det tidspunkt var der ikke praksis for at anlægslove på Transportministeriets område indeholdt særskilt bestemmelse vedrørende transportministerens beføjelse til at foretage de dispositioner, som er nødvendige for at gennemføre anlægsprojektet, ligesom der ikke var praksis for at indarbejde fravigelser af andre ministeriers lovgivning.

En anlægslov udgør det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i den eksisterende anlægslovs § 1, stk. 1 jf. lovforslagets § 1, stk. 2. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af den udførte miljøkonsekvensvurdering.

Der er i miljøkonsekvensvurderingen konstateret, at Natura 2000-området N114, Odense Å med Hågerup Å, Salling Å og Lindved Å ville kunne blive væsentligt påvirket ved udbygning af motorvejen. Det drejer sig specifikt om midlertidig grundvandssænkning uden for Natura 2000-området, der vil medføre en mulig konsekvens for naturtyperne elle- og askeskov, urtebræmme, kildevæld og vandløb på udpegningsgrundlaget. Derudover drejer det sig om mulig konsekvens for arterne sumpvindelsnegl og skæv vindelsnegl, der begge er på udpegningsgrundlaget. Konsekvensvurderingen konkluderer, at ved anvendelse af afværgeforanstaltning i form af reinfiltration af det oppumpede grundvand, kan anlægsarbejdet gennemføres på en sådan måde, at der ikke sker påvirkning af arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N114. Bevaringsstatus for arter og naturtyper bliver ikke påvirket, og dermed vil områdets integritet være bevaret.

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

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

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

3.5.3. Fravigelse af anden lovgivning

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

Anlægsprojektet, afledte terrænreguleringer og erstatningsnatur uden for anlægsområdet, kan gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse m.v. efter de regler, som fraviges i lovforslagets § 1 c.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning medfører ikke, at de planlægnings- og naturmæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke finder anvendelse for anlægsprojektet som følge af lovforslagets § 1 c, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn varetages og reguleres direkte med anlægsloven.

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

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1 c 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, herunder fx dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 3 og tilladelse til genindbygning af lettere forurenede jord jf. miljøbeskyttelseslovens § 19. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som

ikke er udtrykkeligt fraveget i lovforslagets § 1 c, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

Tilladelser eller dispensationer vil kunne påklages administrativt, bl.a. til Miljø- og Fødevareklagenævnet, af enhver, som har en retlig interesse og i henhold til de fastlagte procedurer i den pågældende lovgivning. I visse tilfælde vil en klage have eller kunne tillægges opsættende virkning for projektet.

Hvis rekursinstansen finder grundlag for at hjemvise en afgørelse, vil myndigheden efter praksis være nødsaget til at meddele afgørelse om standsning af anlægsarbejdet, hvis det pågår. Anlægsarbejdet vil herefter skulle afvente, at myndigheden genbehandler sagen (fysisk eller retlig lovliggørelse).

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

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

Myndighedernes afgørelser vedrørende projektet vil kunne indbringes for transportministeren, jf. lovforslagets § 1 d, 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 § 1 d, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet, jf. lovforslagets § 1 d, stk. 3.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1 d, og bemærkningerne hertil.

3.6 Ledninger

3.6.1 Gældende ret

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

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - dommen om Motorring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster" på private arealer, 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

Lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense blev behandlet i folketingssamlingen 2013/2014. På det tidspunkt var der ikke praksis for at anlægslove på Transportministeriets område indeholdt bestemmelser vedrørende ledningsarbejder.

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

Lovforslagets §§ 3-3 b indeholder regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

Tilsvarende regler om ledningslægning findes i andre anlægslove, herunder lov om udbygning af E20 Amagermotorvejen og lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse.

4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's verdensmål

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

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

Projektet forbedrer trafiksikkerheden på motorvejen, hvilket vil understøtte verdensmål nummer 3 Sundhed og trivsel via delmål 3.6 (Reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker). Projektet har ikke direkte negative konsekvenser i forhold til delmål 3.9 (Reduktion af dødsfald og sygdom som følge af udsættelse for farlige kemikalier samt luft-, vand- og jordforurening).

Udbygning og efterfølgende drift af motorvejene kræver både råstoffer og energi. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt 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 omkostningen til 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.).

Afværgeforanstaltninger, der er foreslået i form af erstatningsnatur, vil understøtte verdensmål nummer 15 Livet på land, særligt delmål 15.5 (Begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet).

Der henvises i øvrigt til lovforslagets punkt 8 om klimamæssige konsekvenser og punkt 9 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Bemyndigelsen til anlægsprojektet er givet ved vedtagelse af den eksisterende anlægslov. De økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige, der er afledt af anlægsprojektet, er beskrevet i bemærkningerne til den eksisterende anlægslov jf. Folketingstidende 2013-14, tillæg A, L 26 som fremsat, s. 9.

Det foreslås i lovforslaget, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven, skovloven og naturbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet, og dermed fraviges ved ændringslov til anlægsloven. Dette betyder, at de berørte myndigheder ikke skal behandle ansøgninger i relation til gennemførelse af anlægsprojektet vedrørende de bestemmelser, der er fraveget ved lovforslaget.

5.1 Generelt

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

Detailprojekteringen, som danner baggrund for ekspropriation og udbud, udføres af Vejdirektoratet i samarbejde med 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 projektforsløbet styres, kontrolleres og dokumenteres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for at anvende nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

De berørte kommuner, Region Syddanmark og statslige styrelser, herunder Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø, 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, kan således forventes at skulle afholdes både af projektet og af den enkelte ledningsejer.

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

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

5.2 Anlægsøkonomi og tidsplan

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

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

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

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

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

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriation, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og konkurrencesituationen på 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.

5.2.1 Anlægsøkonomi for projektet

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 1.418,4 mio. kr. (FL indeks 2024 - 143,35). Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 15 %)
1.233,7	1.357,1	1.418,7

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FL indeks 2024 - 143,35).

Anlægsprojektet er tilpasset, således at det samlede anlægsbudget for projektet udgør 1.418,4 mio. kr. (prismiveau 2024, indeks 143,35), hvilket svarer til beløbet afsat til vejprojektet i Infrastrukturplan 2035.

Projektet vil kunne gennemføres indenfor en periode på fem til seks år fra vedtagelse af ændringslov til anlægsloven.

Indledningsvist skal der bruges op til to år på udbud, geotekniske borer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation m.v. Herefter vil anlægsarbejdet kunne startes op, samtidig med at den videre detailprojektering fortsættes. Anlægsarbejdet vil kunne færdiggøres inden for en periode på tre til fire år.

Udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

2025-2026: Forventet detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder m.v. samt forventet ekspropriation.

2026-2029: Anlægsarbejder igangsættes, og dele af anlægget ibrugtages løbende.

2029-2030: Forventet færdiggørelse af projektet

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År	Anlægsbevilling mio. kr.
----	-----------------------------

2024	1,0
2025	21,0
2026	120,8
2027	315,2
2028	459,6
2029	380,7
2030	120,4

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for projektet (FL indeks 2024 - 143,35).

6. Regionale konsekvenser

Anlægsprojektet er vedtaget ved den eksisterende anlægslov, hvor det af bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet, både i form af tidsbesparelser for erhvervstrafikken og i form af fordele for de virksomhedernes ansatte, der pendler mellem arbejde og bopæl jf. Folketingstidende 2013-14, tillæg A, L 26 som fremsat, s. 11. Motorvejen vil desuden give mulighed for at pendle over længere afstande på samme tid, hvilket kan bidrage til at øge virksomhedernes rekrutteringsopland.

Lovforslaget medfører ikke ændrede regionale konsekvenser.

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

Bemyndigelsen til anlægsprojektet er givet ved vedtagelse af den eksisterende anlægslov. De økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet, der er afledt af anlægsprojektet, er beskrevet i bemærkninger til den eksisterende anlægslov jf. Folketingstidende 2013-14, tillæg A, L 26 som fremsat, s. 11.

Lovforslaget indeholder ikke ændrede økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Den eksisterende anlægslov giver mulighed for ekspropriation af både midlertidige arbejdsarealer i anlægsperioden og permanente arealerhvervelser til brug for selve anlægsprojektet.

Lovforslaget medfører ikke ændringer i bemyndigelsen til at ekspropriere til brug for anlægsprojektet.

Lovforslaget afskærer adgangen til at påklage kommunalbestyrelsens og statslige myndigheders afgørelser vedrørende anlægsprojektet til anden administrativ myndighed for så vidt angår de love, der er nævnt i lovforslagets § 1 d, stk. 1. Afgørelser efter de i § 1 d, stk. 1, nævnte love kan i stedet påklages til transportministeren.

Derudover har lovforslaget ikke administrative konsekvenser for borgerne.

9. Klimamæssige konsekvenser

I Danmark reguleres drivhusgasemissioner ikke direkte, men Danmark har, på baggrund af Parisaftalen i 2020, vedtaget lovbekendtgørelse nr. 2580 af 13. december 2021 om klima (herefter klimaloven). I klimaloven er der fastsat en målsætning om, at Danmark i 2030 skal have reduceret den nationale udledning af drivhusgasser med 70 procent i forhold til niveauet i 1990 og være klimaneutralt senest i år 2050. Projektets samlede klimapåvirkning beregnes i CO₂-ækvivalenter efterfølgende blot benævnt CO₂.

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

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

I anlægsperioden skal der anvendes råmaterialer f.eks. asfalt, stål og beton. Fremstillingen af dem medfører udledning af CO₂, som bidrager til den globale opvarmning. I anlægsfasen skal der bruges entreprenørmaskiner, der både udsender CO₂ og luftforurenende stoffer (primært NO_x) og støv. Udvidelsesprojektet vil medføre en merudledning på omkring 43.700 ton CO₂-ækvivalenter (CO₂e).

Efter udbygningen vil kapaciteten på motorvejen være forøget, og trafikken på motorvejen forventes at stige med 6.000-8.000 biler pr. hverdagsdøgn. Denne trafikstigning vurderes i 2040 at medføre en forøgelse i årlig udledning på ca. 2.500 ton (CO₂e). Stigningen i CO₂-udledningen i 2040 grundet udbygning vil kun påvirke Danmarks forpligtelse til reduktion af emissioner af CO₂ i meget begrænset omfang.

Der vil desuden være en merudledning af NO_x på omkring to ton årligt i årene fra 2030 til 2080. Udledningen vil være højest i de første år, og falde i takt med at vognparken overgår til el.

Det bemærkes, at udledninger af CO₂-ækvivalenter fra transporten, herunder også kvælstofilter (NO_x) 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 Fynske Motorvej syd om Odense.

10.1 Planforhold

Arealanvendelsen til brug for udbygning af motorvejen er fastlagt ved vedtagelse af lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense i 2013. Ved vedtagelsen af den eksisterende anlægslov blev der ligeledes fastlagt byggelinjer på 120 meter. Nærværende lovforslag indeholder ikke ændringer i den eksisterende anlægslovs bemyndigelse til anlægsprojektet.

Udbygning af motorvejen fremgår af kommuneplanens retningslinjer (Odense Kommunes Kommuneplan 2020-2032).

Anlægsprojektet berører områder udlagt ved kommuneplanramme og lokalplaner til forskelligartede formål, herunder rekreative områder, samt erhvervs- og boligområder.

Motorvejen er beliggende i både landzone og byzone.

10.2 Landskab og visuelle forhold

10.2.1 Eksisterende forhold

Landskabet omkring motorvejen udgør et relativt sammensat landskab opbrudt af Odense Ådal og Lindved Ådal. Særligt i den vestlige- og østlige del og i den centrale del gennem Odense er der udpeget større sammenhængende landskaber. Odense Ådal og Lindved Ådal er begge udpeget, som bevaringsværdige landskaber.

10.2.2 Påvirkning i anlægsperioden

Landskabet vil i anlægsperioden primært blive påvirket i det eksisterende motorvejstracé, samt ved de arealer, der inddrages til arbejdsveje og arbejdspladser. Der inddrages et arbejdsareal på ti meter langs den eksisterende vej, hvor eksisterende beplantning vil blive ryddet.

Vejudvidelsen medfører, at der sker en forskydning af de eksisterende skråninger på flere lokaliteter, hvor den eksisterende beplantning derfor vil blive fjernet. Langs den eksisterende motorvejsstrækning vil der desuden punktvis blive oprettet større arbejdspladsarealer, herunder arealer til midlertidigt oplag af overskudsjord, nye materialer mv. og midlertidige adgangsveje, hvor entreprenørmateriel og materialer til vejanlægget skal transporteres.

10.2.3 Påvirkning efter udbygning

Udbygningen af motorvejen vil i driftsfasen primært berøre landskaber, der i dag allerede er påvirket af motorvejen.

Med udvidelsen af den eksisterende motorvej vil der foruden en udvidelse af det eksisterende vejareal også ske etablering af en række støjskærme langs strækningen. Der foreslås blandt andet etablering af støjskærme i ni meters højde på begge sider af strækningen op til broerne over Odense Å. Støjafskærmningen placeres udenfor områderne omfattet af fredningen Odense Ådal etape I.

Fremover vil motorvejen inkl. vejudstyr derfor i højere grad dominere det visuelle udtryk fra omkringliggende områder.

Konsekvensen af den visuelle påvirkning vurderes at være væsentlig.

10.2.4 Afværgeforanstaltninger

De skråninger, hvor den nuværende beplantning ryddes som følge af udbygningen af motorvejen, vil i videst muligt omfang blive genplantet med henblik på reducere af den visuelle påvirkning fra særligt støjskærme.

10.3 Arkæologi og kulturarv

10.3.1 Eksisterende forhold

Kulturlandskabet omkring motorvejen har gennemgået store ændringer i løbet af de seneste ti år og er i høj grad præget af Odenses byudvikling. Der ligger spredte kulturelementer, såsom bevaringsværdige bygninger, beskyttede sten- og jorddiger, arkæologiske fundsteder i området omkring motorvejen, samt et fredet fortidsminde, bestående af stensætning/bro fra middelalderen, umiddelbart nord for motorvejen. Derudover findes også beskyttede kirkeomgivelser for Ravnebjerg Kirke.

10.3.2 Påvirkning i anlægsperioden

På strækninger med eksisterende skråningsanlæg langs vejen antages det, at det ikke er sandsynligt at der i anlægsfasen bliver gjort arkæologiske fund, da disse områder allerede har været udgravet i forbindelse med etableringen af E20 Fynske Motorvej.

Nord for Ravnebjerg, sydvest for Sanderum og omkring Odense Å, samt strækningen lige vest for tilslutningsanlæg 50, må det dog forventes, at de inddragede arealer kan rumme fortidsminder, og at der derfor er behov for arkæologiske udgravninger, inden anlægsarbejdet igangsættes.

Udbygningen af motorvejen medfører, at to beskyttede diger ved Sanderum vil blive afkortet med op til ti meter, mens der i forbindelse med etablering af regnvandsbassin ved Nydam fjernes ca. 90 meter af et beskyttet dige.

Arbejderne til udvidelse af dæmning under motorvejen vil påvirke fortidsmindebeskyttelseslinjen til det fredede fortidsminde beliggende nord for motorvejen ved Odense Å. Derudover vil der blive etableret midlertidigt arbejdsareal inden for fortidsmindebeskyttelseslinjen.

Flere steder ligger der bevaringsværdige bygninger tæt på motorvejen, som potentielt kan blive fjernet som følge af anlægsprojektet, hvilket udgør en væsentlig påvirkning. Størstedelen af de bevaringsværdige bygninger vil ikke blive fysisk berørt af anlægsprojektet, men omgivelserne vil dog blive påvirket af, at motorvejen kommer tættere på.

10.3.3 Påvirkning efter udbygning

Arealer, der skal inddrages permanent til udbygningen, er placeret udenfor udpegede kulturmiljøer og landsbymiljøer.

Udvidelse af dæmning under motorvejen samt etablering af støjafskærme vil påvirke fortidsmindebeskyttelseslinjen til det fredede fortidsminde beliggende nord for motorvejen.

Midlertidige arbejdsarealer reetableres.

Udbygningen af motorvejen sker inden for de beskyttede kirkeomgivelser omkring Ravnebjerg Kirke, men da motorvejen på denne strækning ligger i afgravning og dermed under niveau for omgivelserne, vil anlægsprojektet vil ikke være i konflikt med kirkebyggelinjen.

10.4 Fredninger

10.4.1 Eksisterende forhold

Den eksisterende motorvej gennemskærer fredningen af Odense Ådal etape I. Selve motorvejen er ikke omfattet af fredningen. Motorvejen afvander i dag til et eksisterende regnvandsbassin, der er beliggende indenfor fredningen.

Fredningen af Odense Ådal fra Borreby til den Fynske Landsby er fastlagt ved Naturklagenævnets afgørelse af 29. maj 2006. Fredningens formål er at friholde ådalen for yderligere bebyggelse, sikre kulturhistoriske, landskabelige, geologiske og arkitektoniske værdier, samt at skabe et artsrigt plante- og dyreliv.

Fredningen indeholder derudover generelle bestemmelser om bevaring af arealerne i deres nuværende tilstand, forbud mod bebyggelse og andre faste konstruktioner, samt terrænændringer m.v. Fredningen skal endvidere sikre offentlighedens adgang og tillade sædvanlig hegning, naturpleje og naturgenopretning.

Der er omkring anlægsprojektet endvidere registreret tre fredninger, henholdsvis Dalumgård, Odense Ådal - 6 kolonihaver, Hollufgård, Lindved Å og Lindved Mølle. Ingen af disse fredninger påvirkes af anlægsprojektet.

10.4.2 Påvirkning i anlægsperioden

På østsiden af Odense Å sker der en nødvendig breddeudvidelse af den nuværende dæmning under motorvejen for at skabe mulighed for udvidelse af vejprofilet fra fire til seks kørespor. Udbygning af dæmningen, der sker ved opfyld af jord, vil påvirke fredningen i et arealbånd på op til otte meters bredde på nordsiden af motorvejen, og op til 11 meters bredde på sydsiden af den eksisterende motorvej. Tilsvarende vil der ske en nødvendig udbygning af skråningen mellem motorvejen og regnvandsbassinet mod syd på strækningen vest for Odense Å. Udvidelse af dæmning og skråning sker langs motorvejen, der ikke er omfattet af fredningen.

Derudover medfører udbygning af motorvejen, at det eksisterende regnvandsbassin beliggende syd for motorvejen og vest for Odense Å skal udvides indenfor det fredede areal. Det nuværende regnvandsbassin er beliggende indenfor fredningen, og udgør ca. 2650 m². Regnvandsbassinet udvides mod vest. Fastlæggelse af regnvandsbassinets endelige størrelse afventer endelig detailprojektering. Bassinets størrelse vil søges minimeret mest muligt således, at arealudlægget ikke påvirker fredningen udover, hvad der er nødvendigt i forhold til afvanding af vejvand fra motorvejen. Regnvandsbassinet vil blive etableret med henblik på tilpasning til det eksisterende

miljø, og udformet således, at et naturligt dyre- og planteliv kan udvikle sig i og omkring bassinet. Det forventes, at bassinet på sigt kan vokse ind i § 3 beskyttelse.

Vejdirektoratet vurderer, at påvirkningen af fredningen af Odense Ådal ville kunne håndteres via dispensation jf. naturbeskyttelseslovens § 50.

Vurderingen baseres på, at der er tale om nødvendig udvidelse af eksisterende motorvej, der allerede gennemskærer fredningen. Derudover lægges der vægt på, at påvirkningen af fredningen er søgt minimeret mest muligt, samt at der foreligger praksis for dispensationer fra fredningen. Endelig indgår det i vurderingen, at det udvidede regnvandsbassin vil blive udformet således, at der vil blive grundlag for udvikling af et artsrigt dyre- og planteliv, samt at indgrebet i fredningen er konkret begrundet i samfundsmæssige hensyn i form af udvikling af infrastruktur (som allerede i dag er placeret i området).

Der lægges endvidere vægt på, at anlægsprojektet er miljøvurderet, hvormed projektets landskabelige-, natur og miljøpåvirkninger er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensvurderingen som grundlag for Folketingets vedtagelse af ændringslov til anlægslov for anlægsprojektet. Det vurderes, at anlægsprojektet vil medføre en væsentlig påvirkning på fredningen, da anlægsprojektet inddrager fredede arealer. Fredningen er dog allerede gennemskåret af den eksisterende motorvej, og det eksisterende regnvandsbassin, der skal udvides, er allerede beliggende indenfor fredningen.

Vejdirektoratet vurderer, at anlægget i anlægs- og driftsfasen ikke vil være i strid med fredningens formål, der primært har til hensigt at friholde ådalen for yderligere bebyggelse, sikre kulturhistoriske, landskabelige, geologiske og arkitektoniske værdier, samt at skabe et artsrigt plante- og dyreliv.

Midlertidige arbejdsarealer vil blive reetableret efter færdiggørelse af anlægsarbejderne.

10.4.3 Påvirkning efter udbygning

Projektets påvirkning af fredningen af Odense Ådal etape I er nærmere beskrevet i pkt. 10.4.2. De beskrevne anlæg vil efter færdiggørelsen fortsat være omfattet af fredningen. Ved eventuelle fremtidige ændringer i anlægget, der vil påvirke fredningen, vil der dermed skulle søges om dispensation, jf. naturbeskyttelseslovens § 50.

10.5 Mennesker, sundhed og materielle goder

10.5.1 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsfasen forventes den reducerede hastighed på strækningen at give anledning til en forøget rejsetid på tre til fem minutter. Derudover må der som følge af anlægsarbejdet forventes forøget risiko for kødannelse og trængsel på strækningen, som yderligere vil kunne give anledning til forsinkelse. Rejsetidsforlængelsen vurderes at kunne give anledning til en lille omfordeling af trafik væk fra motorvejen til det omkringliggende vejnet. Omfordelingen vurderes kun i begrænset omfang at give en mærkbar effekt på fremkommeligheden og trængslen på både motorvejen og det omkringliggende vejnet.

Anlægsarbejderne tilrettelægges, så de som hovedregel bliver gennemført inden for normal arbejdstid på hverdage mellem kl. 07-18. Kun i få og kortere perioder vil der blive arbejdet om natten.

I forbindelse med anlægsarbejderne vil der være emissioner i form af NO_x og partikler fra entreprenørmaskiner og diffuse emissioner af støv fra kørsel, oplag og håndtering af materialer, anlægsarbejder mv. Påvirkningen sker kun i nærområdet til anlægsområdet, og vurderes samlet set at være begrænset. Langt de fleste ejendomme langs strækningen vil dog blive berørt af både permanent arealerhvervelse og af midlertidig arealerhvervelse til brug for arbejdsarealer. Den midlertidige arealerhvervelse til arbejdsarealer sker ved ekspropriation og vil kun omfatte anlægsperioden, hvorefter arealet retableres og leveres tilbage til ejeren i ryddet og retableret stand.

10.5.2 Påvirkning efter udbygning

Det vurderes, at virksomhedernes adgang til arbejdskraft forbedres ved udbygningen, da fremkommeligheden i og omkring projektområdet forventes at blive øget.

I driftsfasen vil udbygningen og kapacitetsforøgelsen af E20 Fynske Motorvej fra fire til seks spor have en væsentlig positiv effekt på trafikafvikling og fremkommeligheden på strækningen. Udbygningen af tilslutningsanlæg 51, Odense S, vurderes at sikre en tilfredsstillende trafikafvikling i spidsbelastningstidspunkter frem mod 2040. De øvrige tilslutningsanlæg på strækningen vurderes også at have tilstrækkelig kapacitet med de nuværende udformninger frem mod 2040.

Projektets samlede miljøpåvirkning i forhold til luftkvalitet og emissioner vurderes at være begrænset, da luftforureningen fra trafikførsel i driftsfasen er minimal, og vurderes uændret i forhold til den nuværende luftkvalitet på strækningen.

Som følge af udbygningen forventes antallet af trafikanter på motorvejen at stige, og dermed må det forventes, at der vil ske en øget støjpåvirkning på de nærmeste omgivelser. Påvirkningen vil være permanent. Som led i anlægsprojektet etableres der en række støjskærme med henblik på reducere af støjbelastningen fra motorvejen. Beregninger viser, at støjafskærmningen kan forventes at medføre en reduktion i antallet af støjbelastede boliger, ligesom støjbelastningen reduceres i visse rekreative områder.

10.6 Friluftsliv og rekreative forhold

10.6.1 Eksisterende forhold

De grønne områder og skovbeplantninger omkring motorvejen benyttes flittigt, både til rekreative formål, som gå-, løbe- og rideture, og i forbindelse med cyklister og fodgængeres krydsning af motorvejen. De væsentligste rekreative interesser i området er knyttet til stier, skove samt de to ådale med grønne arealer omkring Odense Å og Lindved Å. De rekreative forhold omkring motorvejen er i dag allerede væsentligt påvirkede af den eksisterende motorvej.

10.6.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsfasen vil der blive ryddet beplantning til udvidelse af motorvejen, herunder også til regnvandsbassiner og støjskærme m.v., samt til et arbejdsbælte langs motorvejen og arbejdspladser, hvilket vil være en påvirkning på den rekreative værdi.

I forbindelse med anlægsarbejderne vil der blive taget hensyn til, at den offentlige adgang og passagemuligheder begrænses mindst muligt. Mulighederne for at ryttere, gående og cyklister kan komme på tværs af anlægget vil blive tilgodeset i videst muligt omfang. Der vil blive skiltet til alternative ruter eller anlagt alternative midlertidige ruter, hvis en passage afspærres i anlægsperioden.

10.6.3 Påvirkning efter udbygning

Støj, visuelle forstyrrelser samt forringelse af landskabs- og naturoplevelsen udgør de væsentligste påvirkninger af de friluftslivsmæssige værdier.

De nuværende muligheder for, at cyklister og gående kan krydse motorvejen, vil blive bevaret, hvilket er afgørende for at mindske den udbyggede motorvejs barrierevirkning for friluftslivet. Skovbræmmerne mellem motorvejen og de bagvedliggende boligområder og rekreative landskaber vil på grund af udvidelsen blive mindsket i bredden. Dette betyder, at den rekreative værdi forringes.

Som en del af projektet planlægges der opsat en række støjskærme langs de bynære dele af motorvejen samt op til broerne over Odense Å. Dermed forventes projektet at medføre en begrænset, men positiv påvirkning af de rekreative oplevelser fra de bagvedliggende rekreative områder idet støjen i disse områder reduceres.

10.7 Støj og vibrationer

10.7.1 Eksisterende forhold

Beregninger for år 2040 viser, at motorvejen uden udbygning vil medføre, at i alt 4.311 boliger vil være støjbelastet med mindst 58 dB (Lden). Ud af de 4.311 støjbelastede boliger vil 219 boliger kunne karakterises som stærkt støjbelastede boliger med en støjpåvirkning over 68 dB (Lden). Størstedelen af de støjbelastede boliger af række- og parcelhuse er beliggende i Hjallesø i boligområderne langs motorvejen.

10.7.2 Påvirkning i anlægsperioden

Under gennemførelse af anlægsprojektet vil der forekomme almindelig støjende anlægsarbejder i forbindelse med forberedende arbejder, jordhåndtering, transport af materialer, udlægning af asfalt m.v.

Støjende anlægsarbejder er planlagt udført inden for normal arbejdstid i tidsrummet mellem kl. 07-18 (dagperioden).

Arbejdet med ombygning og udskiftning af bygværker, samt etablering af støjskærme vil som hovedregel også blive gennemført inden for normal arbejdstid på hverdage mellem kl. 07-18 (dagperioden).

Gennem anlægsfasen vil der forekomme behov for at udføre anlægsarbejder uden for dagperioden, bl.a. af hensyn til hensigtsmæssig trafikafvikling på motorvejen.

Ved nedbrydning af brokonstruktioner, samt ved nedramning af betonpæle og spuns, vil der være boliger, der udsættes for væsentlige støjpåvirkninger højere end 70 dB. Nogle af disse anlægsarbejder må forventes at skulle udføres i aften- og natperioden for at sikre hensigtsmæssig trafikafvikling i dagperioden. I de tilfælde stiger støjkonsekvensafstandene, hvilket betyder, at et større antal boliger vil blive væsentligt påvirket af støj fra anlægsaktiviteter.

10.7.3 Påvirkning efter udbygning

Opsætning af ni meter høje støjskærme på både nord- og sydsiden af motorvejen ved Hjallesø på strækningen beliggende øst og vest for tilslutningsanlæg 51, Odense SV, samt syv meter høje støjskærme på den nordlige side af motorvejen ved Heliosvænget, vil medføre, at støjbelastningen for et betydeligt antal boliger vil blive reduceret i forhold til scenariet uden udbygning af motorvejen.

Støjmodelberegninger viser, at antallet af støjbelastede boliger vil blive reduceret fra 4.311 til 3.047 ved gennemførelse af anlægsprojektet.

På trods af etablering af støjafskærmning på de centrale strækninger ved de store boligområder i Odense, vurderes støjen fra trafikken fortsat at udgøre en væsentlig negativ påvirkning for omgivelserne.

10.7.4 Afværgeforanstaltninger

I områder, hvor det er vurderet, at etablering af støjafskærmning langs motorvejen ikke vil have en tilstrækkelig effekt eller vil være uforholdsmæssige omkostningstung i forhold til den støjreducerende effekt, etableres en ordning med mulighed for tilskud til støjisolering af støjbelastede boliger. Ordningen omfatter typisk tilskud til lydisolering ved udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Støjisoleringsordningen omfatter 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 udarbejdelse af miljøkonsekvensvurderingen foretaget en række feltundersøgelser i 2022 og i 2024 for at tilvejebringe et fyldestgørende grundlag for beskrivelse af den aktuelle tilstand og dermed kvalificere grundlaget for vurdering af projektets mulige påvirkning af natur, dyre- og fugleliv. Feltundersøgelserne er foretaget inden for en undersøgelseskorridor, der er betydelig større end det areal, der skal eksproprieres midlertidigt og permanent til projektet.

De naturinteresser, der har været i fokus ved feltundersøgelserne, er beskyttede arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV (beskrives under pkt. 10.8.4), og vurdering af projektets påvirkning på Natura 2000-området N114, Odense Å med Hågerup Å, Salling Å og Lindved Å. Derudover er der i miljøvurderingen fokus på natur omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, og arter, der er særligt

beskyttet efter national lovgivning. Endelig er der foretaget vurdering af skovarealer, der er udlagt til fredskov.

Der er i forbindelse med feltundersøgelser af Natura 2000-området foretaget vurdering af habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget, samt forekomst af sump- og skæv vindelsnegl, som ligeledes er på udpegningsgrundlaget. Der blev i den forbindelse registreret to nye arealer med elle-askeskov, som Miljøstyrelsen i september 2023 har godkendt. Der blev ikke registreret forekomster af sump- og skæv vindelsnegl i 2022, men Miljøstyrelsen har i forbindelse med deres registrering i 2023 fundet sumpvindelsnegl i det ene område med elle-askeskov, beliggende syd for motorvejen.

Der er foretaget en Natura 2000 konsekvensvurdering af arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området N114, Odense Å med Hågerup Å, Salling Å og Lindved Å. Se nærmere under pkt. 10.8.6 Natura 2000.

I nærheden af motorvejen ligger i alt 23 søer, 13 moser og 3 enge, som alle er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3. Alle lokaliteterne er besøgt i forbindelse med feltundersøgelserne. Af dem er seks af søerne i god tilstand, mens de resterende er i moderat og ringe tilstand, og én enkelt sø er i dårlig tilstand. Søerne i god tilstand ligger spredt i hele undersøgelsesområdet. Blandt moserne er én i god tilstand, mens de resterende moser er i moderat og ringe tilstand med overvægt af ringe. Én eng er i moderat tilstand, men de to øvrige enge er i ringe tilstand.

Odense Å, Lindved Å og et tilløb til Lindved Å er besøgt i forbindelse med feltundersøgelserne. Af de tre vandløb er Lindved Å i høj økologisk tilstand, mens Odense Å er i god økologisk tilstand. Tilløbet til Lindved Å er i moderat økologisk tilstand.

Inden for undersøgelsesområdet er der 54 fredskovslokaliteter. En enkelt af disse er ikke besøgt, da der er tale om et læhegn. Af de besøgte fredskovsarealer er fem skovarealer i god tilstand. Disse skovarealer er primært lokaliseret i det østligste skvområde omkring Lindved Å. Blandt de resterende skvområder er 23 i moderat tilstand og 25 i ringe tilstand.

Derudover er det gjort flere fund af invasive arter, hvor de fleste individer og populationer er af arterne kæmpebjørneklo, råd hestehov og sildig gyldenris.

10.8.2 Påvirkning i anlægsperioden

Udbygningen af motorvejen medfører, at der midlertidigt og permanent inddrages mose, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, langs motorvejen på strækningen gennem Elmelund Skov.

Anlægsprojektet påvirker seks regnvandsbassiner, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Fire af bassinerne udvides, ét bassin flyttes og ét bassin nedlægges delvist, da bassinet frakobles og flyttes.

I to af ovennævnte regnvandsbassiner, er der registreret bilag IV-arter. Bilag IV-arter er beskrevet i pkt. 10.8.4.

Udvidelsen af de øvrige regnvandsbassiner, der er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, vil medføre en midlertidig tilstandsændring, da bassinerne i en periode vil være tørlagte. Påvirkningen vurderes ikke at medføre tab af væsentlige naturmæssige værdier, da søerne har dårlig til ringe naturtilstand. De nye regnvandsbassiner skal udformes således, at der er god mulighed for udvikling af naturligt dyre- og planteliv, hvormed bassinerne på kortere sigt kan blive omfattet af beskyttelsen i naturbeskyttelseslovens § 3.

I forbindelse med anlægsarbejderne vil der ske rydning af træer og beplantning, som bl.a. betyder, at der fjernes ca. 54.900 m² fredskov. Der fældes derudover fredskov på midlertidigt berørte arealer svarende til et areal på ca. 79.184 m². De midlertidigt berørte arealer genplantes, når anlægsarbejderne er afsluttet. Fældet fredskov erstattes i forholdet 1:2. De arealer, der reetableres med skov, indgår i erstatningsarealet.

10.8.3 Påvirkning efter udbygning

Udbygningen af motorvejen vurderes at medføre en påvirkning i form af forøgelse i støjpåvirkning, samt en øget barriereeffekt som følge af forøgelse i trafikmængde og udvidelse af kørespor. Motorvejen danner dog allerede i dag en væsentlig barriere i landskabet, ligesom der allerede foreligger en væsentlig støjpåvirkning fra motorvejen. Samlet set vurderes anlægsprojektet ikke at medføre væsentlige negative påvirkninger på det eksisterende miljø.

Etablering af regnvandsbassiner vurderes at medføre en positiv påvirkning, da udformningen af bassinerne er medvirkende til at forbedre forholdene for det naturlige dyre- og planteliv i området.

10.8.4 Bilag IV-arter

Der blev gennemført feltundersøgelser med henblik på identificering af IV-arter i 2010 til brug for den VVM-redegørelse, der blev udarbejdet inden anlægslovens vedtagelse i 2013.

Til brug for den opdaterede miljøkonsekvensvurdering er der foretaget nye feltundersøgelser i 2022 med henblik på identificering af bilag IV-arter i området omkring anlægsprojektet. Derudover er der foretaget supplerende feltundersøgelser i 2024 med henblik på identificering af egnede yngle- og rasteområder for flagermus.

Der er registreret otte arter af flagermus, hvor den største aktivitet er registreret omkring Odense Å og Lindved Å, hvor der også er registreret flest arter. Ved Elmelund Skov i den vestlige del af motorvejsstrækningen er der også registreret flere forskellige arter og stor aktivitet. De registrerede arter er brunflagermus, damflagermus, dværgflagermus, pipistrelflagermus, skimmelflagermus, troldflagermus, sydflagermus og vandflagermus. Alle arter af flagermus er beskyttet af habitatdirektivets bilag IV. Ved gennemførelse af anlægsprojektet påvirkes flagermusenes yngle- og rastesteder, hvorfor dette afværges som beskrevet i pkt. 10.8.5. Ved indarbejdelse af afværgeforanstaltninger vurderes det, at den økologiske funktionalitet for flagermus kan opretholdes.

I forbindelse med feltundersøgelserne i 2022 er der eftersøgt odder i området omkring Odense Å og Lindved Å. Ved Lindved Å er der fundet tydelige spor, mens der ved Odense Å er fundet et enkelt ældre spor, som potentielt kunne stamme fra odder. I anlægsperioden vil der være støj og eventuelt lys, som vil kunne forstyrre arten og medføre, at den undgår området i perioder med høj aktivitet. Da vejstøj og lysforurening kan forringe kvaliteten af nærliggende levesteder, forventes området ikke at have stor betydning som levested for odder pga. den eksisterende motorvej. Oddere har meget store territorier, og det vurderes, at individer vil kunne tilpasse sig ved at opholde sig i andre dele af territoriet og derefter vende tilbage, når anlægsarbejdet er ophørt, eller de kan passere området udenfor arbejdstiden. Påvirkningen vurderes på den baggrund at være ikke væsentlig.

Ved feltundersøgelserne i 2010 er der fundet stor vandsalamander i fire vandhuller, mens der ved feltundersøgelsen i 2022 er genfundet stor vandsalamander i ét ud af de fire vandhuller, ligesom der er fundet stor vandsalamander i to andre vandhuller.

Derudover er der fundet æg fra brune frøer, som er en fælles betegnelse for spidssnudet frø, springfrø og butsnudet frø, i tre vandhuller, ligesom en feltregistrering fra 2007 viser æg i yderligere ét vandhul.

Der er identificeret stor vandsalamander i to regnvandsbassiner, der ligeledes er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Afværgeforanstaltninger er beskrevet under pkt. 10.8.5

10.8.5 Afværgeforanstaltninger

Anlægsarbejderne planlægges i videst muligt omfang at skulle foregå i tidsrummet mellem kl. 07.00-18.00 (dagperioden). Støj og lys fra maskiner og arbejdspladser kan påvirke flagermus, men da alle flagermusarter er nataktive, vurderes det, at arterne ikke bliver forstyrret af anlægsarbejderne i deres vågne periode. Der vil på arbejdspladser nær skov- og naturområder blive taget hensyn til flagermus, hvor der bl.a. sker anvendelse af gult arbejdslys for at mindske lyspåvirkning. Desuden skal særligt støjende arbejder som nedramning af spuns ved ombygning af tilslutningsanlæg 51 og underføring af Sanderumvej, udføres uden for arternes yngle- og dvaleperiode, som er i perioden omtrent 20. juni til 7. august, samt primo november til medio april. De særligt støjende arbejder planlægges derfor udført i perioden fra 1. maj – 1. juni eller 15. august – 1 oktober, hvor belastningen fra støjgener vurderes at være små, og flagermusene har mulighed for at søge væk og finde andre yngle- eller dvaleområder.

Anlægsprojektet påvirker yngle- og rasteområder for flagermus, idet der sker fældning af flagermusegnede træer. Dette afværges ved, at der for hvert flagermusegnet træ vil ske veteranisering i forholdet 1:2, og yderligere ét træ udpeges som fredet, hvorefter det ikke må fældes.

De § 3 beskyttede naturarealer, der skal anvendes midlertidigt og permanent til udbygningen af motorvejen og tilhørende anlæg, erstattes ved udlægning af erstatningsnatur i forholdet 1:2. Det dobbelte areal skal kompensere for, at nyskabte naturområder i en årrække vil have en ringere naturtilstand end den natur, der erstattes.

Det § 3 beskyttede moseområde, der fjernes midlertidigt og permanent, er vurderet egnet som yngle- og rasteområde for stor vandsalamander. Som afværgeforanstaltning skal der etableres erstatningsnatur i forholdet 1:2.

Der vil i anlægsperioden sker midlertidig tørlægning af to § 3 beskyttede søer (regnvandsbassiner), hvor stor vandsalamander er registreret. Tørlægningen vil medføre fjernelse af yngle- og rasteområde for stor vandsalamander. Som afværgeforanstaltning vil der blive etableret erstatningsvandhuller i forholdet 1:2. Tørlægningen vil blive foretaget uden for stor vandsalamanders aktive periode, hvilket vil sige fra 1. oktober til 1. marts. Erstatningsvandhullerne skal anlægges på egnede lokaliteter inden for 500 meter fra de søer, der nedlægges, og hvert erstatningsvandhul skal som minimum have samme størrelse som de søer, der nedlægges.

Erstatningsvandhullerne skal være etableret et til to år før nedlæggelse af de eksisterende søer, og erstatningsvandhullerne skal så vidt muligt placeres, således at de kan fungere som trædesten til

øvrige populationer af stor vandsalamander. Erstatningsvandhullerne vil blive udformet med varierende bunddybde, være fladvandede og lysåbne, ligesom der omkring vandhullerne udlægges dødt ved mv. for at sikre skjulesteder for stor vandsalamander.

Derudover skal der, inden anlægsarbejdet påbegyndes, opsættes midlertidigt paddehegn langs arbejdsarealer, der ligger tæt på yngle- og rasteområder for stor vandsalamander med henblik på, at forhindre at padden vandrer ind på arbejdsområdet, samt for at tømme anlægsområdet for padden, der evt. opholder sig indenfor arbejdsområdet, inden anlægsarbejdet starter. Padderne skal opsættes, inden anlægsarbejdet opstartes, og bør opsættes i perioden primo oktober til primo marts. Det midlertidigt berørte areal, som skal anvendes til arbejdsareal, forsøges reduceret, hvis muligt.

Anlægsarbejderne til udvidelse af øvrige § 3-beskyttede regnvandsbassiner vil ske i perioden fra 1. oktober til 1. marts.

Fredskov, som fjernes permanent, erstattes i forholdet 1:2. Midlertidigt berørte fredskovsarealer genplanteres, når anlægsarbejderne er afsluttet. De arealer, der reetableres med skov, indgår i beregning af erstatningsarealet.

Forud for anlægsarbejdet kortlægges populationer af invasive arter, hvorefter jord og vegetation, der rømmes fra disse områder, bortskaffes eller tildækkes med mindst to meter ren jord. Hvis der er tale om jord med planterester af japan-pileurt, vil jorden blive bortskaffet. Jorden må således ikke genanvendes som overfladejord i projektet eller andre projekter. Eventuel spredning af invasive arter i anlægsfasen kan kortlægges ved efterfølgende overvågning af vegetationen samt evt. bekæmpelse, hvis det er relevant.

10.8.6 Natura 2000

En del af motorvejsstrækningen er beliggende inden for Natura 2000-området N114, Odense Å med Hågerup Å, Salling Å og Lindved Å.

Hvor motorvejen krydser Natura 2000-området ved Lindved Å (mod øst), er motorvejen forberedt til tre spor i hver retning, og der skal dermed ikke ske udvidelse af befæstet areal på den del af strækningen.

Odense Å med de tilløbende åer Hågerup, Salling og Lindved Å udgør Fyns største vandløb med udløb i Odense Fjord. Natura 2000-området dækker 721 ha., hvor vandløbene og de

omkringliggende naturarealer rummer et forholdsvis rigt og alsidigt plante- og dyreliv, herunder med forekomst af sjældne og sårbare arter.

Der vil ikke være fysiske anlægsaktiviteter inden for Natura 2000-området, og vurderingen af påvirkning af de målsatte vandområder konkluderer, at projektet ikke vil forringe tilstanden eller være til hinder for vandområdets målopfyldelse.

Der foretages midlertidig grundvandssænkning i forbindelse med udvidelse af et regnvandsbassin beliggende vest for Natura 2000-området. Grundvandssænkningens influensområde overlapper Natura 2000-området og flere af de kortlagte habitatnaturtyper. Grundvandssænkningen kan potentielt påvirke de grundvandsafhængige naturtyper elle- og askeskov, vandløb med vandplanter og urtebræmmer, der har forekomster tæt ved motorvejens krydsning af Natura 2000-området. Det kan derfor ikke afvises, at der vil være en væsentlig påvirkning af de nævnte naturtyper. Arterne sumpvindelsnegl og skæv vindelsnegl er på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området, men er ikke fundet inden for undersøgelsesområdet. Arterne er dog knyttet til nogle af de naturtyper, der forventes at kunne blive påvirket af den midlertidige grundvandssænkning, herunder elle- og askesump, samt kildevæld. Hvis arterne skulle forekomme indenfor influensområdet for den midlertidige grundvandssænkning, kan det derfor ikke afvises, at der kan ske en væsentlig påvirkning af deres levesteder.

På den baggrund er der foretaget en konsekvensvurdering for Natura 2000-området til vurdering af mulige konsekvenser som følge af midlertidig grundvandssænkning.

Konsekvensvurderingen konkluderer, for så vidt angår naturtyperne elle- og askeskov og urtebræmmer, at påvirkningen som følge af en midlertidig grundvandssænkning ikke vurderes at medføre ændringer i forekomst eller tilstand af naturtyperne, og der vil ikke ske en påvirkning af bevaringsstatus for naturtyperne eller de tilknyttede arter i Natura 2000-området.

Det vurderes, at den midlertidige grundvandssænkning kan medføre påvirkning for naturtypen kildevæld, da grundvandssænkning på minimum 25 cm vil resultere i et fald i det opadgående tryk, som naturtypen er afhængig af, og i anlægsperioden vil forekomsten af naturtypen indenfor influensområdet få tilført mindre grundvand. En grundvandssænkning vil derfor kunne påvirke den særlige struktur og de særlige funktioner, der er nødvendige for naturtypens opretholdelse på langt sigt, hvilket nødvendiggør indarbejdelse af afværgetiltag i form af reinfiltration af oppumpet grundvand. Reinfiltration indføres dels for at sikre grundvandsforekomstens kemiske og kvalitative tilstand, og dels for at undgå påvirkning af naturtyper og arter i Natura 2000-området. Antallet af reinfiltrationsboringer og kapacitet for reinfiltration udformes i detailfasen på en sådan måde, at der

ikke sker afsenkning af det terrænnære grundvand inden for Natura 2000-området. Al oppumpet grundvand infiltreres

Endelig konkluderes det i konsekvensvurderingen, at midlertidig grundvandssenkning ikke kan medføre risiko for påvirkning af sumpvindelsnegl og skæv vindelsnegl. Dette begrundes i, at midlertidig grundvandssenkning i op til tre måneder ikke påvirker udbredelse eller forekomst af de arter af græs eller star, som begge arter er knyttet til. Det vurderes derfor, at der ikke kan ske en påvirkning af den særlige struktur og de særlige funktioner, der er nødvendige for arternes opretholdelse på langt sigt. Den midlertidige grundvandssenkning vurderes derfor heller ikke at påvirke arternes udbredelsesområde inden for Natura 2000-området. Samlet set vurderes påvirkningen som følge af en midlertidig grundvandssenkning ikke at medføre ændringer i bestandsstørrelser eller udbredelsesområde for sumpvindelsnegl og skæv vindelsnegl indenfor Natura 2000-området, og der vil ikke ske en påvirkning af bevaringsstatus for arterne i Natura 2000-området.

Konsekvensvurderingen konkluderer samlet set, at ved anvendelse af ovenstående afværgetiltag i form af reinfiltration, kan anlægsarbejdet gennemføres på en sådan måde, at der ikke sker påvirkning af arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området. Bevaringsstatus for arter og naturtyper bliver ikke påvirket, og dermed vil områdets integritet være bevaret.

Derudover er nærmeste Natura 2000-områder N110, Odense Fjord, og N113, Urup Dam, Bræbæk Mose, Birkende Mose og Illemose, der ligger mere end otte km. fra motorvejen. Med baggrund i afstanden, manglende økologisk sammenhæng, samt anlægsprojektets omfang (udbygning af en eksisterende motorvej) er vurderingen, at der ikke er risiko for væsentlig påvirkning af habitatnaturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne N110, Odense Fjord, og N113, Urup Dam, Bræbæk Mose, Birkende Mose og Illemose.

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

10.9 Grundvand og hydrologi

10.9.1 Eksisterende forhold

Anlægsprojektet strækker sig over områder med særlige drikkevandsinteresser, indvindingsoplande fordelt over seks kildepladser, fem boringsnære beskyttelsesområder samt nitratfølsomme indvindingsområder. Langs motorvejen findes i dag i alt 11 vandforsyningsboringer.

Generelt er området dækket af flere grundvandsmagasiner. De terrænnære sandmagasiner har et begrænset lerdække, og er dermed sårbare overfor nedsivning af miljøfremmede stoffer.

10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden

Det fremgår af miljøkonsekvensrapporten, at det er vurderet, at der skal ske midlertidig grundvandssænkning i forbindelse med anlægsarbejderne på tre regnvandsbassiner. For at undgå påvirkning på grundvandsforekomster i forbindelse med anlægsarbejdet indarbejdes relevante afværgetiltag.

Ved bassin 161.5 håndteres det oppumpede grundvand ved iltning, hvorved evt. okker udfældes, og vandet ledes til eksisterende regnvandsbassin, der udleder til recipient. På baggrund af de beregnede mængder oppumpes der ikke mere grundvand, end at det kan håndteres via det eksisterende regnvandsbassin. Grundvandskvaliteten undersøges inden igangsætning af udledning således, at der efter behov kan iværksættes afværgetiltag i form af rensning for at kunne overholde gældende miljøkvalitetskrav for overfladevand samt miljømål for recipient og slutrecipient.

Ved bassin 159.6 er der identificeret kortlagte jordforureninger indenfor en influensradius på op til 440 meter fra bassinet. For at hindre risiko for mobilisering af de identificerede forureninger i forbindelse med midlertidig grundvandssænkning vil der blive udlagt en reinfiltrationsrand omkring bassinet, hvor al oppumpet grundvand infiltreres.

Ved bassin 162.2, der ligger tæt på Natura 2000-området N114 Odense Å med Hågerup Å, Salling Å og Lindved Å, etableres en reinfiltrationsrand omkring bassinet, samt mellem bassinet og afgrænsningen af Natura 2000-området og den § 3-beskyttede mose afhængigt af, hvilken der er tættest på bassinet. Antallet af reinfiltrationsboringer og kapacitet for reinfiltration udformes i detailfasen på en sådan måde, at der ikke sker afsenkning af det terrænnære grundvand inden for Natura 2000-området. Al oppumpet grundvand infiltreres. Forud for grundvandssænkningen etableres endvidere grundvandsmonitoring i Natura 2000-området ved etablering af simple pejlerør. Der henvises i øvrigt til pkt. 10.8.6 vedrørende konsekvensvurdering for Natura 2000-området.

Ved indarbejdelse af ovennævnte afværgetiltag vurderes anlægsarbejderne ikke at ændre på grundvandsforekomsters forudsætninger for at opnå god kemisk og kvantitativ tilstand, og anlægsprojektet vil ej heller være til hinder for senere målopfyldelse for grundvandsforekomsterne.

Der vil derudover i forbindelse med anlægsarbejderne blive foretaget foranstaltninger, der forhindrer spild af olie- og benzinprodukter fra entreprenørmaskiner, mobile tankningsanlæg og lignende. Dette håndteres bl.a. ved at stille krav om dette i entreprenørudbuddet. Og i tilfælde af større spild skal disse håndteres i henhold til entreprenørens beredskabsplan, og i øvrigt fjernes i forbindelse med oprydningsarbejdet.

10.9.3 Påvirkning efter udbygning

Der etableres nyt afvandingssystem med kantopsamling på hele strækningen, hvor nedløbsbrønde vil blive tilsluttet rørsystemer, hvorefter vejvandet ledes til bassiner, før de ledes videre til recipient. Den samlede miljøpåvirkning vurderes at være begrænset, og projektet vurderes ikke at hindre senere målopfyldelse for grundvandsforekomsterne.

10.10 Overfladevand

10.10.1 Eksisterende forhold

Motorvejen afvander i dag til Odense Å og Sanderum Bæk/Sorgenfribækken, samt til det mindre privat vandløb nr. 40 og Ellebækken/Borreby Møllebæk. Af disse er Odense Å målsat, jf. vandområdeplan 2021-2027. Odense Fjord er slutrecipient for alle udledningerne. Odense Fjord er ligeledes målsat.

10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der er i anlægsfasen risiko for påvirkning af vandløb som følge af spild og udvaskning af finkornet materiale. For at undgå påvirkning i anlægsfasen skal jordarbejde begrænses i nærheden af vandløb og så vidt muligt ikke foregå inden for to meter fra vandløbets kronekant. Håndtering af brændstof og kemikalier skal som udgangspunkt ikke foregå i nærheden af overfladevand, og der vil derfor blive stillet krav til entreprenøren om dette.

De eksisterende regnvandsbassiner benyttes i anlægsfasen til at opsamle finkornet materiale ved sedimentation, så det ikke ledes videre ud til recipient.

Det er vurderet, at der i anlægsfasen ikke vil ske væsentlige påvirkninger på overfladevand, og at de midlertidige anlægsarbejder ikke hindrer målopfyldelse eller medfører risiko for forringelse af tilstanden for målsatte vandområder, når ovennævnte afværgetiltag sikres.

10.10.3 Påvirkning efter udbygning

Udbygningen af motorvejen vil fortsat medføre udledninger til Odense Å og Sanderum Bæk. Odense Å er målsat jf. vandområdeplaner 2021-2027, som munder ud i Odense Fjord som slutrecipient. Odense Fjord er også målsat.

Beregninger viser, at den resulterende koncentration af zink og den biotilgængelige del af den resulterende koncentration af kobber i Odense Å ikke overskrider miljøkvalitetskravene.

For benz(a)pyren kan den i forvejen forekommende koncentration i Odense Å ikke bestemmes, da der ikke er målt indhold i Odense Å, som ligger over detektionsgrænsen, samtidig med at detektionsgrænsen er væsentligt højere end miljøkvalitetskravet. Beregningerne viser dog, at udledningen i sig selv ikke vil medføre overskridelse af miljøkvalitetskravet i Odense Å, ligesom udledningen ikke vil medføre en målbar koncentrationsstigning og i værste tilfælde en koncentrationsstigning på maksimalt 4,4% af det generelle miljøkvalitetskrav.

For kobber og bisphenol A vurderes udløbskoncentrationerne fra bassinerne at overskride de marine miljøkvalitetskrav i Odense Fjord. Beregning af den resulterende koncentration i Odense Fjord ved udløbet til fjorden viser dog, at de resulterende koncentrationer ikke overskrider de marine miljøkvalitetskrav.

På baggrund af beregning af de resulterende koncentrationer i vand i Odense Å og Odense Fjord vurderes det, at udledningen ikke vil medføre en forringelse eller hindre målopfyldelse for koncentrationer i vand eller biota.

For sediment ligger de i forvejen forekommende koncentrationer for benz(a)pyren, benz(b,j,k)fluoranthren, indeno(1,2,3cd)pyren, antracen og DEHP over de anvendte miljøkvalitetskrav for sediment. Udledning fra motorvejen vil medføre en årlig stigning i sedimentkoncentrationen for disse stoffer, som ikke vil være målbar, og som ligger under 1% af miljøkvalitetskravet. Det vurderes på den baggrund, at de udledte koncentrationer af benz(a)pyren, benz(b,j,k)fluoranthren, indeno(1,2,3cd)pyren, antracen og DEHP ikke vil være til hinder for opfyldelse af miljøkvalitetskravet i sediment i Odense Å.

For de øvrige stoffer overstiger den resulterende koncentration i sediment ikke de anvendte miljøkvalitetskrav samtidig med, at den årlige stigning i koncentrationen ligger under 5% af miljøkvalitetskravet for sediment. For disse stoffer vurderes det derfor ligeledes, at udledningen ikke vil være til hinder for opfyldelse af miljøkvalitetskravene i Odense Å.

Samlet set vurderes det, at udledningerne fra de nye regnvandsbassiner i forbindelse med udbygningen af motorvejen ikke medfører risiko for forringelse af tilstanden, ligesom der ikke er forhold til hinder for målopfyldelsen for recipienterne, herunder slutrecipienten.

10.11 Jord og forurennet jord

10.11.1 Eksisterende forhold

Projektet berører arealer, hvor jorden kan være forurennet, samt arealer, som er kortlagt iht. jordforureningsloven. Arealer kortlagt på vidensniveau 1, er arealer, hvor der er formodning om jordforurening, mens arealer kortlagte på vidensniveau 2, er arealer, hvor man har dokumenteret jordforurening. Derudover er områdeklassificerede arealer, det vil sige al jord inden for byzone, diffust forurennet. Jord inden for vejarealer, herunder, rabatjord, betragtes administrativt som lettere forurennet, da jorden kan indeholde forhøjede koncentrationer af tjærestoffer, tungmetaller og tung olie. Ved udbygningen af motorvejen vil rabatjorden skulle håndteres som lettere forurennet.

Der er langs motorvejsstrækningen to arealer (lokalitet nr. 461-81848 og 467-81757), som er kortlagt på vidensniveau 1, og et areal (lokalitet nr. 461-70153), som er kortlagt på vidensniveau 2.

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

I forbindelse med detailprojekteringen udarbejdes en overordnet jordhåndteringsstrategi, samt planer for håndtering af forurennet jord og grundvand for kortlagte arealer, ligesom der gennemføres relevante forureningsundersøgelser.

10.11.2 Påvirkning i anlægsperioden

Ved anlægsarbejdet skal der håndteres jord og sediment, som kan være lettere forurennet eller forurennet. Jord fra udbygning af motorvejen og sedimenter fra regnvandsbassiner vil blive håndteret og bortskaffet i henhold til gældende lovgivning, og det tilstræbes, at jorden flyttes så få gange som muligt og over så korte afstande som muligt.

Det forventes, at diffust forurennet jord, også benævnt rabatjord, kan genindbygges i projektet som muldbeklædning, hvor dette ikke er til hinder for udbredelsen af artsrige vejkanter.

Der skal i forbindelse med jordarbejder træffes foranstaltninger til hindring af spredning af forurennet jord, herunder spredning af støv i forbindelse med gravearbejder eller ved transport,

ligesom der på arbejdsområder etc. skal være foranstaltninger, der forhindrer spild af olie- og benzinprodukter fra entreprenørmaskiner, mobile tankningsanlæg og lignende. Dette håndteres bl.a. ved at stille krav om dette i entreprenørbuddet.

10.11.3 Påvirkning efter udbygning

Som en del af udbygningen af motorvejen etableres et nyt afvandingssystem med kantopsamling, som forhindrer diffus forurening af arealerne langs vejen. Kantopsamlingen minimerer risiko for jord- og grundvandsforurening ved spild af f.eks. olie og andre miljøfremmede stoffer i forbindelse med uheld.

Ved drift af regnvandsbassinerne langs motorvejen vil bassinerne af og til skulle oprenses for at fjerne sediment og bundslam. Miljøfremmede stoffer kan være bundet til sedimentet, som derfor kan være forurenset. Håndtering af sediment og evt. rabatjord i driftsfasen vil ske i henhold til gældende lovgivning.

10.12 Råstoffer og affald

Projektområdet for udbygningen af motorvejen er omfattet af råstofplan 2020 for Region Syddanmark.

Affald bortskaffes i henhold til Odense Kommunes regulativer.

10.12.1 Påvirkning i anlægsperioden

Til udbygningen af motorvejen vil der være behov for forskellige råstoffer og ressourcer, primært i form af grus, asfalt, beton og stål. Behovet for råstoffer til udbygningen, herunder primært grus, vurderes at være af lille omfang set i sammenhæng med det nationale forbrug, hvormed det vurderes, at råstofforbruget ikke vil udgøre en væsentlig indvirkning på forsyningssituationen i Region Syd.

Anlægsarbejdet vil også generere bygge- og anlægsaffald, der hovedsageligt vil være beton, stål, asfalt, grus, teglsten og plastmaterialer. Det vurderes, at bortskaffelse af affaldet vil have en ikke væsentlig påvirkning på miljøet, da affaldet bortskaffes i henhold til Odense Kommunes regulativer og hovedparten af de genererede affaldsmængder genanvendes.

10.12.2 Påvirkning efter udbygning

I forbindelse med almindelig drift og vedligeholdelse af motorvejen vil der løbende være et mindre forbrug af råstoffer og ressourcer, herunder sand, grus, asfalt, samt stål eller metal. Det vurderes, at materiale- og ressourceforbruget i driftsfasen vil have en ubetydelig negativ påvirkning på miljøet.

Der vil desuden blive dannet mindre mængder affald i forbindelse med den almindelige drift og vedligeholdelse af motorvejen. Det vurderes, at bortskaffelsen af affaldet vil have en ubetydelig negativ påvirkning af miljøet, når håndtering og bortskaffelse af affaldet sker i henhold til de gældende regulativer og vejledninger på området.

10.13 Arealindgreb og ledninger

10.13.1 Påvirkning af arealer

Det forventes, at der skal erhverves ca. 20 ha. til udvidelsen af motorvejen. Desuden skønnes, at ca. 22 ha. skal inddrages til midlertidige arbejdsarealer. Flere af de arealer, der skal bruges til udbygningen af motorvejen ejes i forvejen af Vejdirektoratet eller Odense Kommune, særligt på den bynære strækning igennem Odense.

Flere ejendomme er allerede overtaget af Vejdirektoratet ved fremrykkede ekspropriationer, hvor ejerne af de aktuelle ejendomme har haft behov for at afhænde ejendommen inden den ordinære ekspropriationsforretning. Det forventes, at yderligere ca. ti ejendomme skal totaleksproprieres.

Desuden forventes det, at mellem 40 og 50 ejendomme skal afgive areal til vejudvidelsen.

Det endelige areal og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelig detailprojektering af projektet.

10.13.2 Påvirkning af ledninger

Udbygningen af motorvejen vil påvirke de eksisterende ledninger, der både løber langs med og på tværs af motorvejen.

Større ledninger i og i nærheden af motorvejen er blevet kortlagt, og der er foretaget en vurdering af, hvordan ledningerne kan håndteres.

Der forefindes større ledninger, herunder fx gasledninger, højspændingsledninger og vandledninger, der skal flyttes for at gøre plads til projektet. Det er de fleste steder tale om flytning af ledninger over kortere afstande.

Anlægsprojektet påvirker desuden andre mindre ledninger, herunder fx tele- og fiberkabler, mindre vand- og spildevandsledninger og elkabler, som også vil blive kortlagt og håndteret i den kommende projekteringsfase i samarbejde med de enkelte ledningsejere.

Nødvendige ledningsarbejder vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne.

10.14 Støjisoleringsordningen

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

Vejdirektoratet administrerer ordningen og udpeger de boliger, der omfattes af denne på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget.

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

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

11. Forholdet til EU-retten

Lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense blev behandlet i folketingssamlingen 2013/2014.

På det tidspunkt fulgte det af VVM-direktivets (direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet) artikel 1, stk. 4, at direktivet ikke fandt anvendelse på projekter, der blev vedtaget i enkeltheder ved en national særlov, idet målene med direktivet, herunder om at give oplysninger, nås gennem lovgivningsprocessen. Udbygningen af Fynske Motorvej syd om Odense var miljøvurderet og forberedt til at kunne blive vedtaget af Folketinget ved anlægslov i

overensstemmelse med EU-Domstolens praksis vedrørende anvendelsen af VVM-direktivets artikel 1, stk. 4.

Undtagelsen i VVM-direktivets artikel 1, stk. 4, blev efterfølgende ophævet ved ændringsbestemmelser til VVM-direktivet (direktiv 2014/52/EU), og er dermed ikke længere gældende.

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

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

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).

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

11.1 VVM-direktivet

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

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

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

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

Anlægsprojektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, der også indeholder en konsekvensvurdering 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.

Med Folketingets vedtagelse af forslaget til ændring af anlægsloven sker der samtidigt godkendelse af miljøkonsekvensvurderingen. 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 Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013 (habitatdirektivet), og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/1010/EU af 5. juni 2019, (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.

Vurderinger i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området er derfor gennemført inden lovforslagets vedtagelse.

Som anført i pkt. 10 er der i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet foretaget en væsentlighedsvurdering i forhold til nærliggende Natura 2000-områder. Det konkluderes i væsentlighedsvurderingen for Natura 2000-området nr. 114 Odense Å med Hågerup Å, Sallinge Å og Lindved Å, at Natura 2000-området ville kunne blive væsentligt påvirket ved udbygning af

motorvejen, hvorfor der er udarbejdet konsekvensvurdering. Det drejer sig specifikt om midlertidig grundvandssænkning uden for Natura 2000-området, der vil medføre en mulig konsekvens for naturtyperne elle- og askeskov, urtebræmme, kildevæld og vandløb på udpegningsgrundlaget. Derudover drejer det sig om mulig konsekvens for arterne sumpvindelsnegl og skæv vindelsnegl, der begge er på udpegningsgrundlaget. Konsekvensvurderingen konkluderer, at anlægsarbejdet kan gennemføres på en sådan måde, at der ikke sker påvirkning af arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N114 Odense Å med Hågerup Å, Sallinge Å og Lindved Å. Bevaringsstatus for arter og naturtyper bliver ikke påvirket, og dermed vil områdets integritet være bevaret.

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 fem og ni, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

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

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

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

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

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

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

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

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

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 bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter. 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 bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, 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 bekendtgørelse om indsatsprogrammer, hvorefter det, under en række skærpede betingelser, kan undlades at gennemføre eventuelle foranstaltninger fastlagt for det konkrete vandområde 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 (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger - EU-tidende 2008 nr. L 164), er Danmark forpligtet til at opnå eller opretholde god miljøtilstand i danske havområder.

Direktivet er implementeret ved lov om havstrategi, jf. lovbekendtgørelse nr. 123 af 1. februar 2024 (herefter havstrategiloven). Havstrategiloven omfatter alle danske farvande herunder havbund og undergrund på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til én sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsatser, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter lovbekendtgørelse nr. 692 af 26. maj 2023 om miljømål mv. for internationale naturbeskyttelsesområder (herefter miljømålsloven).

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

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

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

12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den **xx - xx** (**xx** dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Cyklistforbundet, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Vandrelaug, Danske Regioner, DI Transport, Energinet, FDM, Fredningsnævnet for Fyn, Friluftsrådet, KL, NOAH, Odense Kommune, Region Syddanmark 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 anslås til 1.418,4 mio. kr. (priseniveau 2024, indeks 143,35)

		Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen Reduceret administration for Odense Kommune som følge af fravigelse af krav om indhentelse af de i lovforslaget nævnte tilladelser og dispensationer efter anden lovgivning.	Begrænset meradministration i anlægsperioden for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet. Odense Kommune vil i relation til projektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.
Regionale konsekvenser	Lovforslaget i sig selv medfører ingen ændringer i forhold til konsekvenserne af den gældende anlægslov.	Lovforslaget i sig selv medfører ingen ændringer i forhold til konsekvenserne af den gældende anlægslov.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Lovforslaget i sig selv medfører ingen ændringer i forhold til konsekvenserne af den gældende anlægslov.	Lovforslaget i sig selv medfører ingen ændringer i forhold til konsekvenserne af den gældende anlægslov.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Lovforslaget i sig selv medfører ingen ændringer i forhold til konsekvenserne af den gældende anlægslov.	Lovforslaget i sig selv medfører ingen ændringer i forhold til konsekvenserne af den gældende anlægslov.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ændring af klageadgange for så vidt angår miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven og vandløbsloven
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Der forventes 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.	Inddragelse af beskyttet natur i anlægsperioden, fældning af fredskov, samt forstyrrelse af befolkning ved jordkørsel, ramning af

		spunsvægge og andet anlægsarbejde.
Forholdet til EU-retten	Projektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet.	
Er i strid med de 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

Til nr. 1

Lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet, men loven indeholder ikke en EU-note.

Det foreslås derfor, at der i titlen i loven indsættes en *fodnote* med følgende ordlyd:

»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.«

Det foreslåede vil medføre, at loven vil indeholde en EU-note med reference til habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet i EU-Tidende.

Til nr. 2

Det foreslås, at der før § 1 indsættes et » Kapitel 1« og overskriften » *Anlægsprojektet*«.

Forslaget skal medvirke til, at lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense får samme opbygning som nyere anlægslove, hvor lovene bl.a. er inddelt i kapitler med overskrifter.

Til nr. 3

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

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense som nævnt i den eksisterende anlægslovs § 1, stk. 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 § 1 b, som forpligter transportministeren til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

Til nr. 4

Med det foreslåede *nr. 4* indsættes regler om dels udførelsen af anlægsprojektet inden for rammerne af de udførte miljøkonsekvensvurderinger og dels fravigelse af regler i anden lovgivning og klageadgang.

Til § 1 a

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

Det følger af vejlovens § 17 a, stk. 3, at Vejdirektoratets etablering, udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, der er omfattet af bilag 1 eller 2, jf. stk. 1 og 2, ikke

kræver administrativ tilladelse, når projektet opnår tilladelse ved anlægslov. Projekter, hvor der meddeles tilladelse ved anlægslov, kan fritages fra høring af offentligheden, jf. § 17 h, stk. 6, forudsat at formålet med dette kapitel, jf. § 1, nr. 6, opfyldes.

Det foreslås i § 1 a, at anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 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.

Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af nærværende forslag til ændring af anlægsloven.

Med vedtagelsen af nærværende forslag vil Folketinget samtidig 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. lovforslagets § 1 a. 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.

Hvor en miljøkonsekvensvurdering gennemføres ved administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurdering er der normalt fastsat vilkår om, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte miljøkonsekvensrapport. Bestemmelsen i § 1 a, har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. Det er således en forudsætning, at projektet vil blive udført inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporterne.

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

Hvis der efter lovens vedtagelse sker ændringer i projektet, indebærer bestemmelsen i § 1 a ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsperioden sker i overensstemmelse med reglerne i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslaget vil heller ikke være til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre

miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

Til § 1 b

Afværgeforanstaltninger skal iværksættes for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til de EU-retlige forpligtelser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet.

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

Det foreslåede vil indebære, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed vil være forpligtet til at iværksætte afværgeforanstaltninger i det omfang, det er beskrevet i miljøkonsekvensrapporten.

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

I øvrigt henvises til pkt. 10.8.5 i de almindelige bemærkninger.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektets kan ske i overensstemmelse med 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 § 1 c

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 § 1 c, stk. 1, at anlægsprojektet nævnt i den eksisterende anlægslovs § 1, stk. 1, ikke kræver tilladelse eller dispensation efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 20, § 50 og § 65, stk. 1 og 2, i lov om naturbeskyttelse, samt § 6 og § 38 i lov om skove.

Det foreslåede vil indebære, at anlægsprojektet omfattet af den eksisterende anlægslovs § 1, stk. 1, vil være undtaget fra at indhente tilladelser eller dispensationer efter planlovens § 35, stk. 1, skovlovens § 6 og § 38, samt naturbeskyttelseslovens § 20, § 50 og § 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 anlægsloven, 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 omfattet af anlægsloven, 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 forslag til ændringslov til 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, støjskærme, 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.

Derudover foreslås det i § 1 c, stk. 1, at anlægsprojektet kan gennemføres uden indhentelse af tilladelse til ophævelse af fredskovpligt jf. skovlovens § 6. Det betyder, at fredskov vil kunne fjernes uden tilladelse fra Miljøstyrelsen.

Det foreslås ligeledes, at kravet om indhentelse af dispensation til midlertidig fjernelse af fredskov jf. skovlovens § 38 jf. § 11, stk. 1, og § 27 fraviges i forbindelse med anlægsprojektet.

Bestemmelsen indebærer, at der ikke skal indhentes dispensation til midlertidig fjernelse af fredskov, ligesom der ikke skal indhentes dispensation til fjernelse af ydre skovbryn af løvtræer og buske på fredskovspligtige arealer. Fredskovsarealerne vil blive genplantet efter færdiggørelse af anlægsarbejdet.

Det foreslås endvidere i § 1 c, stk. 1, at anlægsprojektet, herunder afværgeforanstaltninger, kan gennemføres, uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning efter naturbeskyttelseslovens § 50.

Det betyder, at anlægsprojektet og herunder eventuelle afværgeforanstaltninger vil kunne gennemføres, uden der skal søges dispensation fra en eksisterende fredning, der forsat vil bestå. Nærmere beskrivelse af varetagelse af hensyn i forhold til fredning fremgår af de almindelige bemærkninger pkt. 10.4.

Det foreslås derudover i § 1 c, stk. 1, at anlægsprojektet, herunder afværgeforanstaltninger kan gennemføres, uden der skal søges dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2. Bestemmelsen indebærer, at der uden dispensation kan ske arbejder inden for sø- og åbeskyttelseslinjen, skovbeskyttelseslinjen og fortidsmindebeskyttelseslinjen jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16, 17 og 18.

Transportministeren er bemyndiget til at gennemføre projektet som nævnt i anlægslovens § 1, stk. 1. Placering af vejanlægget er fastlagt ved vedtagelse af den eksisterende anlægslov. Projektet vil ikke kunne realiseres uden dispensation fra de omtalte beskyttelseslinjer, hvorfor det vurderes mest hensigtsmæssigt, at kravet om dispensation fra beskyttelseslinjerne fraviges ved ændringslov til anlægsloven. Dermed vil der ikke være behov for at søge om en dispensation.

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

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

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

Bestemmelsen finder endvidere alene anvendelse i anlægsperioden, indtil projektet, jf. den eksisterende anlægslovs § 1, stk. 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 § 1 c, stk. 2, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og museumslovens kapitel 8 og 8 a, ikke finder anvendelse på anlægsprojektet nævnt i den eksisterende anlægslovs § 1, stk. 1.

Det foreslåede vil betyde, at anlægsprojektet kan gennemføres uden fysisk planlægning efter planloven. Det vil således ikke være påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projektet. Arbejderne, som følge af anlægsprojektet nævnt i den eksisterende anlægslovs § 1, stk. 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, ligesom kommunalbestyrelsen ikke vil kunne vedtage ny planlægning i strid med anlægslovens bestemmelser

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

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

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

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

Til § 1 d

I forbindelse med gennemførelsen af projektet omtalt i den eksisterende anlægslovs § 1, stk. 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 § 1 d, stk. 1, at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i den eksisterende anlægslovs § 1, stk. 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, naturbeskyttelsesloven, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

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

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 vil indebære, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter disse

love i forbindelse med arbejder til brug for projektet nævnt i den eksisterende anlægslovs § 1, stk. 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. § 1 d, stk. 2, og for domstolene efter de almindelige regler herom, dog inden for seks måneder, jf. lovforslagets § 5.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke være begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 1 d, 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 § 1 d, 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.

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

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

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

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

Det foreslås i § 1 d, 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, naturbeskyttelsesloven og miljøbeskyttelsesloven.

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

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

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

Det foreslås i § 1 d, stk. 4, at transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke ændre ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter stk. 3 og 4 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 5. Der henvises til bemærkningerne til § 5.

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

Det foreslås i § 1 d, stk. 5, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner eller undladelser i sager omfattet af stk. 1, herunder afgørelser om aktindsigt i disse sager.

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

De kommunale tilsynsmyndigheder afskæres alene fra at føre tilsyn med sager omfattet af lovene nævnt i forslagets § 1 d, stk. 1, som er opstået i anlægsperioden.

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

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

Til nr. 5

Det foreslås, at der før § 2 indsættes et »Kapitel 2« og overskriften »Byggelinjer«.

Forslaget vil bidrage til, at lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense får samme opbygning som nyere anlægslove, hvor lovene bl.a. er inddelt i kapitler med overskrifter.

Til nr. 6

Det følger af anlægslovens § 2, 1. pkt., at Vejdirektoratet kan pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 meter på den i anlægslovens § 1, stk. 1 nævnte strækning.

Det følger af anlægslovens § 2, 2. pkt., at reglerne om byggelinjer, jf. Kapitel 4 i lov om offentlige veje, tilsvarende finder anvendelse på byggelinjer pålagt i medfør af denne lov.

De almindelige regler for vejbyggelinjer er i dag reguleret i vejlovens kapitel 5.

Det foreslås i § 1, nr. 6, at § 2, 2. pkt., ophæves.

Forslaget vil indebære, at pålæg af vejbyggelinjer reguleres direkte i medfør af vejlovens kapitel 5. Det er Transportministeriets vurdering, at det ikke er nødvendigt at lave en henvisning hertil i anlægsloven. Det foreslåede ændrer således ikke ved retstilstanden.

Til nr. 7

Det foreslås, at der efter § 2 indsættes et » Kapitel 3« og overskriften » *Ledningsarbejder*«.

Forslaget vil bidrage til, at lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense får samme opbygning som nyere anlægslove, hvor lovene bl.a. er inddelt i kapitler med overskrifter.

Til nr. 8

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.

Det foreslås i § 3, *stk. 1*, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1, *stk. 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, *stk. 1*, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Der henvises til pkt. 3.6 i de almindelige bemærkninger.

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

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

Til nr. 9

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

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

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

Det foreslås i § 3 a, stk. 1, at i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 3, og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

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

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 § 3 a, stk. 2, at kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 3, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Det foreslåede vil medføre, at hvis ikke der kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, vil transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte

anlægsarbejde på arealet påbegyndes, kunne gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

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

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 3 a, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

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

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

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

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 3 a, 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 § 3 a, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i lov om offentlige veje m.v. § 79, stk. 4.

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 § 3 a, 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 § 3 b, stk. 1, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 3 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 3 a afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse vil således i overensstemmelse med administrativ praksis på området præcisere, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 3, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 3 a, 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 § 3 b, til at behandle tvister omfattet af forslagets §§ 3 og 3 a, vil gælde, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 3 b, stk. 2, at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets § 3 b, 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 nr. 10

Det foreslås, at der før § 4 indsættes et » Kapitel 4« og overskriften » Støjisoleringsordning«.

Forslaget vil bidrage til, at lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense får samme opbygning som nyere anlægslove, hvor lovene bl.a. er inddelt i kapitler med overskrifter.

Til nr. 11

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 den eksisterende anlægslovs § 1, stk. 1.

Det foreslås i § 4, stk. 1, at Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet.

Det foreslåede vil betyde, at Vejdirektoratet skal etablere og administrere en ordning om tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger omfatter typisk forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Vejdirektoratet udpeger de boliger, der omfattes af ordningen. Udpegningen forventes at ske ud fra facadestøjberegninger på baggrund af forholdene 12 måneder efter, at det pågældende vejanlæg er

taget i brug. Anlægget betragtes som taget i brug, når det udbyggede vejanlæg er åbnet for trafik i alle spor.

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

Det foreslås i § 4, stk. 2, at ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter vejanlægget er taget i brug.

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

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

Det foreslås i § 4, stk. 3, 1. pkt., at Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1, kan påklages til Transportministeriet.

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

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

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

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

På baggrund af erfaringer med tidligere støjisoleringsordninger vurderes det at være nødvendigt at indsætte en slutdato for ordningen for det enkelte anlægsprojekt. Det betyder, at Vejdirektoratets

afgørelse om tilskud skal være udnyttet inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug. Det følger således af stk. 4, at hvis en ansøgning er indsendt inden de i stk. 2, foreslåede 36 måneder, skal selve det tilskudsberettigede støjisoleringsarbejdet være udført, færdigmeldt og begæring om udbetaling indsendt inden 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug.

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

Til nr. 12

Det foreslås, at der efter § 4 og før § 5 indsættes et »Kapitel 5« og overskriften »Domstolsprøvelse«.

Forslaget vil bidrage til, at lov om udbygning af Fynske Motorvej syd om Odense får samme opbygning som nyere anlægslove, hvor lovene bl.a. er inddelt i kapitler med overskrifter.

Til nr. 13

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

Det foreslås i § 5, stk. 1, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

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

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

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

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

Det foreslås i § 5, *stk. 2*, at ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

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

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

Til § 2

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.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1
	<p>1. Som <i>fodnote</i> til lovens titel indsættes: »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.«</p>
	<p>2. Før § 1 indsættes: »Kapitel 1 <i>Anlægsprojektet</i>«</p>
<p>§ 1. Transportministeren bemyndiges til at udbygge hovedlandevej 40, Fynske Motorvej, E20, fra Motorvejskryds Odense til ca. 2 km øst for tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest, fra fire til seks spor. <i>Stk. 2.</i> Strækningen, der omfattes af stk. 1, fremgår af lovens bilag 1.</p>	<p>3. I § 1 indsættes efter stk. 1 som nyt stykke: »<i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i stk. 1. « Stk. 2 bliver herefter stk. 3.</p>
	<p>4. Efter § 1 indsættes: »<i>Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger</i></p> <p>§ 1 a. Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 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.</p> <p>§ 1 b. Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelsen af projektet, jf. § 1, stk. 1, i henhold til den</p>

	<p>gennemførte miljøkonsekvensvurdering, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.</p> <p><i>Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange</i></p> <p>§ 1 c. Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, kræver ikke tilladelse eller dispensation efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 20, § 50 og § 65, stk. 1 <u>og</u> 2, i lov om naturbeskyttelse, samt § 6 og § 38 i lov om skove.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og museumslovens kapitel 8 og 8 a, finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Hensynene bag bestemmelserne, der er nævnt i stk. 1 og 2, varetages af transportministeren.</p> <p>§ 1 d. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 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.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love og regler, der er nævnt i stk. 1, kan påklages til transportministeren.</p> <p><i>Stk. 3.</i> 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.</p> <p><i>Stk. 4.</i> De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens sager omfattet af stk. 1, herunder anmodning om aktindsigt i disse sager.</p> <p><i>Stk. 5.</i> 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</p>
--	---

	reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.«
	5. Før § 2 indsættes: »Kapitel 2 <i>Byggelinjer</i> «
§ 2. På den i § 1, stk. 1, nævnte strækning kan Vejdirektoratet pålægge byggelinjer med en indbyrdes afstand på op til 120 m. Reglerne om byggelinjer, jf. kapitel 4 i lov om offentlige veje, finder tilsvarende anvendelse på byggelinjer pålagt i medfør af denne lov.	6. § 2, 2. pkt., ophæves.
	7. Efter § 2 indsættes: » Kapitel 3 <i>Ledningsarbejder</i> «
§ 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af det i § 1, stk. 1, nævnte projekt, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.	8. § 3 affattes således: »§ 3. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 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. <i>Stk. 2.</i> 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. <i>Stk. 3.</i> Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af stk. 2. «
	9. Efter § 3 indsættes: »§ 3 a. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 3, og drøfte et planlagt arbejde

	<p>med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Kan der ikke opnås enighed efter stk. 1 mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 3, 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.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejeren regning.</p> <p>§ 3 b. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af §§ 3 og 3 a, afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.«</p>
	<p>10. Før § 4 indsættes:</p> <p>»Kapitel 4 Støjisoleringsordning«</p>
<p>§ 4. Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, kan på privat ejendom foretage de arkæologiske forundersøgelser, der er nødvendige for anlægsarbejdet, jf. § 1.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, skal mindst 28 dage før gennemførelsen af undersøgelser efter stk. 1 give besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis det ikke er muligt at give besked, skal oplysning herom offentliggøres i lokale medier el.lign.</p>	<p>11. § 4 affattes således:</p> <p>»§ 4. Vejdirektoratet etablerer en ordning, hvorefter der kan ydes tilskud til facadeisolering af helårsboliger, der er særligt støjramte efter gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.</p> <p><i>Stk. 2.</i> Ansøgning om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 skal været modtaget senest 36 måneder efter, at det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.</p> <p><i>Stk. 3.</i> Vejdirektoratets afgørelse om tilskud til facadeisolering efter stk. 1 kan påklages til</p>

<p><i>Stk. 3.</i> Erstatning for skade, der måtte blive påført ejeren som følge af de i stk. 1 nævnte undersøgelser, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.</p>	<p>Transportministeriet. Klagefristen er fire uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.</p> <p><i>Stk. 4.</i> Ordningen om tilskud til facadeisolering ophører 60 måneder efter, at det pågældende vejanlæg, jf. § 1, stk. 1, er taget i brug.«</p>
	<p>12. Efter § 4 indsættes:</p> <p>»Kapitel 5 <i>Domstolsprøvelse</i>«</p>
<p>§ 5. Loven træder i kraft den 1. januar 2014.</p>	<p>13. § 5 affattes således:</p> <p>»§ 5. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.</p> <p><i>Stk. 2.</i> 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.«</p>