**Forslag**

til

Lov om anlæg af Næstvedmotorvejen mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved[[1]](#footnote-2)

Kapitel 1

*Anlægsprojektet*

**§ 1.** Transportministeren bemyndiges til at anlægge ca. 15 km motorvej mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved herunder

1. at nedklassificere rute 54 på strækningen mellem fordelerringen ved Næstved og det nyetablerede kryds ved Vester Egede, og
2. anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder anlæg af ny kommunevej i forlængelse af rute 54 øst for fordelerringen ved Næstved og syd for Vester Egede.

*Stk. 2.* Kort over anlægsprojektet nævnt i stk. 1 fremgår af bilag 1.

*Stk. 3.* Transportministeren overdrager de lokale veje og stier, der er nævnt i stk. 1, nr. 2, til henholdsvis Næstved Kommune, Faxe Kommune og de private vejejere i takt med færdiggørelsen.

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

Kapitel 2

*Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger*

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

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

Kapitel 3

*Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange*

**§ 5.** Anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver ikke tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 8 i lov om forurenet jord, § 7 i lov om råstoffer og § 65, stk. 1 og 2, i lov om naturbeskyttelse, §§ 6 og 38 i lov om skove, §§ 9, 12 og 19 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt samt regler fastsat i medfør af § 20, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

*Stk. 2.* Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 23, 24 og 26 a i lov om naturbeskyttelse, museumslovens kapitel 8 og kapitel 8 a og lov om landbrugsejendomme finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1.

*Stk. 3.* Hensynene bag bestemmelserne i stk. 1 og 2, varetages af transportministeren ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

**§ 6.** Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, byggeloven, lov om vandforsyning m.v. og 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 denne lov.

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

Kapitel 4

*Ledningsarbejder*

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

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

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

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

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

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

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

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

Kapitel 5

*Støjisoleringsordning*

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

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

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

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

Kapitel 6

*Domstolsprøvelse*

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

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

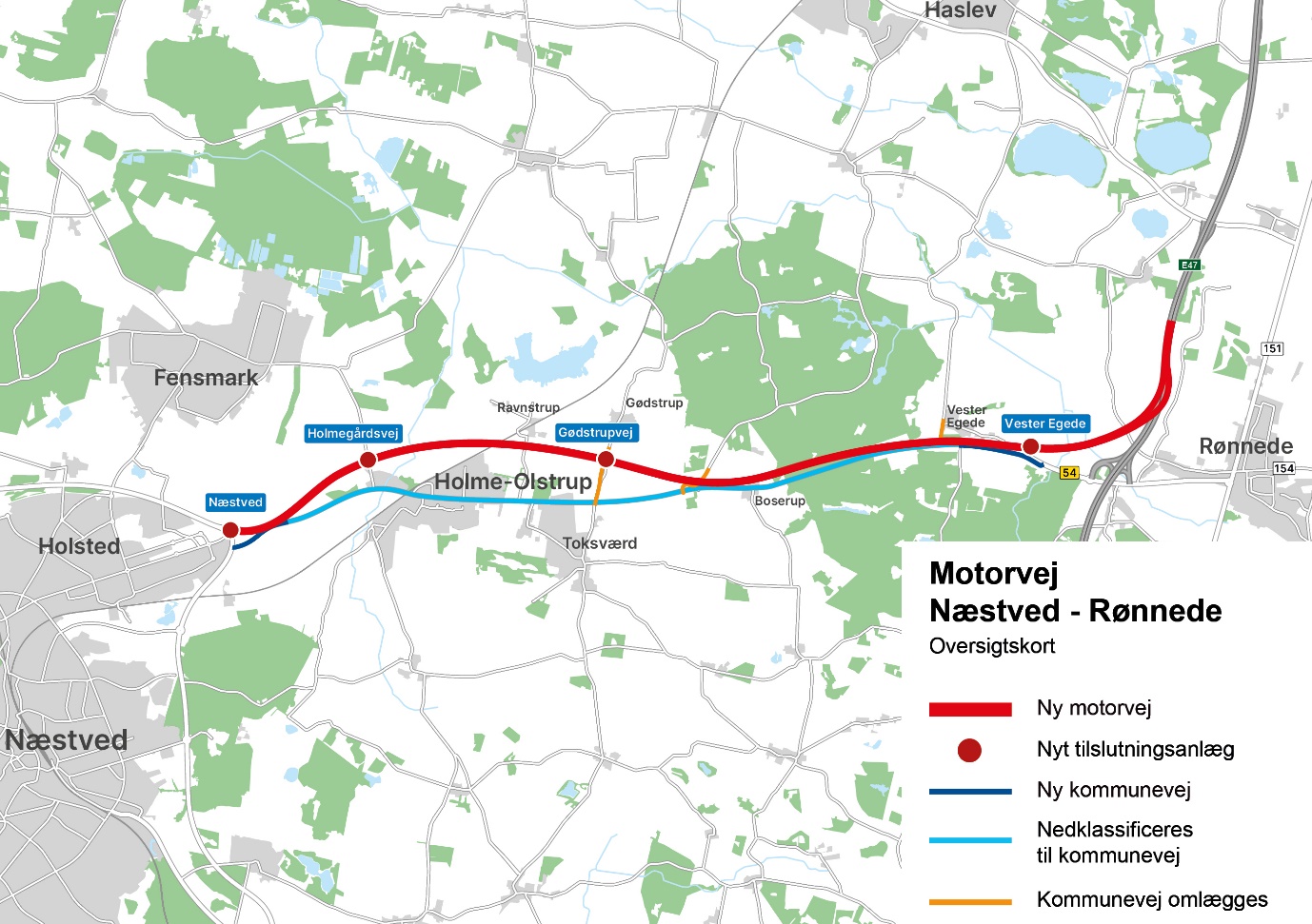
Kapitel 7

*Ikrafttræden*

**§ 12.** Loven træder i kraft den 1. juli 2026.

S*tk. 2.* Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

**Bilag 1**



*Bemærkninger til lovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

[1. Indledning 10](#_Toc216354648)

[2. Baggrund 10](#_Toc216354649)

[2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring 11](#_Toc216354650)

[3. Lovforslagets hovedpunkter 12](#_Toc216354651)

[3.1 Anlægsprojektet 12](#_Toc216354652)

[3.1.1 Lokale veje og stier 13](#_Toc216354653)

[3.1.2 Bygværker 13](#_Toc216354654)

[3.1.3 Støjreducerende tiltag 13](#_Toc216354655)

[3.1.4 Vejafvanding 14](#_Toc216354656)

[3.1.5 Tilvalg 14](#_Toc216354657)

[3.2 Trafikale forbedringer 15](#_Toc216354658)

[3.3 Ekspropriation 15](#_Toc216354659)

[3.4 Miljømæssige vurderinger 17](#_Toc216354660)

[3.4.1 Gældende ret 17](#_Toc216354661)

[3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 19](#_Toc216354662)

[3.5 Forholdet til anden lovgivning 20](#_Toc216354663)

[3.5.1 Gældende ret 20](#_Toc216354664)

[3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning  24](#_Toc216354665)

[3.6 Ledninger 26](#_Toc216354666)

[3.6.1 Gældende ret 26](#_Toc216354667)

[3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning   28](#_Toc216354668)

[4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN’s verdensmål 28](#_Toc216354669)

[5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige 29](#_Toc216354670)

[5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan 30](#_Toc216354671)

[5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet 30](#_Toc216354672)

[6. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter 32](#_Toc216354673)

[7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. 32](#_Toc216354674)

[8. Administrative konsekvenser for borgerne 32](#_Toc216354675)

[9. Klimamæssige konsekvenser 33](#_Toc216354676)

[10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser 34](#_Toc216354677)

[10.1 Planforhold 34](#_Toc216354678)

[10.2 Landskab og visuelle forhold 35](#_Toc216354679)

[10.2.1 Eksisterende forhold 35](#_Toc216354680)

[10.2.2 Påvirkning i anlægsfasen 35](#_Toc216354681)

[10.2.3 Påvirkning i driftsfasen 36](#_Toc216354682)

[10.2.4 Afværgeforanstaltninger 36](#_Toc216354683)

[10.3 Arkæologi og kulturarv 37](#_Toc216354684)

[10.3.1 Eksisterende forhold 37](#_Toc216354685)

[10.3.2 Påvirkning i anlægsfasen 38](#_Toc216354686)

[10.3.3 Påvirkning i driftsfasen 39](#_Toc216354687)

[10.3.4 Afværgeforanstaltninger 39](#_Toc216354688)

[10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder 39](#_Toc216354689)

[10.4.1 Eksisterende forhold 39](#_Toc216354690)

[10.4.2 Påvirkning i anlægsfasen 40](#_Toc216354691)

[10.4.3 Påvirkning i driftsfasen 41](#_Toc216354692)

[10.5 Friluftsliv og rekreative forhold 41](#_Toc216354693)

[10.5.1 Eksisterende forhold 41](#_Toc216354694)

[10.5.2 Påvirkning i anlægsfasen 42](#_Toc216354695)

[10.5.3 Påvirkning i driftsfasen 43](#_Toc216354696)

[10.5.4 Afværgeforanstaltninger 43](#_Toc216354697)

[10.6 Støj og vibrationer 43](#_Toc216354698)

[10.6.1 Eksisterende forhold 43](#_Toc216354699)

[10.6.2 Påvirkning i anlægsfasen 43](#_Toc216354700)

[10.6.3 Påvirkning i driftsfasen 44](#_Toc216354701)

[10.6.4 Afværgeforanstaltninger 44](#_Toc216354702)

[10.7 Natur og biodiversitet 45](#_Toc216354703)

[10.7.1 Eksisterende forhold 45](#_Toc216354704)

[10.7.2 Påvirkning i anlægsfasen 46](#_Toc216354705)

[10.7.3 Påvirkning i driftsfasen 47](#_Toc216354706)

[10.7.4 Bilag IV-arter 48](#_Toc216354707)

[10.7.5 Afværgeforanstaltninger 51](#_Toc216354708)

[10.7.6 Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering 56](#_Toc216354709)

[10.8 Geologi, grundvand og hydrologi 58](#_Toc216354710)

[10.8.1 Eksisterende forhold 58](#_Toc216354711)

[10.8.2 Påvirkning i anlægsfasen 58](#_Toc216354712)

[10.8.3 Påvirkning i driftsfasen 59](#_Toc216354713)

[10.8.4 Afværgeforanstaltninger 60](#_Toc216354714)

[10.9 Overfladevand 61](#_Toc216354715)

[10.9.1 Eksisterende forhold 61](#_Toc216354716)

[10.9.2 Påvirkning i anlægsfasen 62](#_Toc216354717)

[10.9.3 Påvirkning i driftsfasen 62](#_Toc216354718)

[10.9.4 Afværgeforanstaltninger 63](#_Toc216354719)

[10.10 Forurenede grunde 64](#_Toc216354720)

[10.11.1 Eksisterende forhold 64](#_Toc216354721)

[10.10.2 Påvirkning i anlægsfasen 65](#_Toc216354722)

[10.10.3 Påvirkning i driftsfasen 65](#_Toc216354723)

[10.10.4 Afværgeforanstaltninger 65](#_Toc216354724)

[10.11 Råstoffer, jordhåndtering og affald 66](#_Toc216354725)

[10.11.1 Eksisterende forhold 66](#_Toc216354726)

[10.11.2 Påvirkning i anlægsfasen 66](#_Toc216354727)

[10.11.3 Påvirkning i driftsfasen 67](#_Toc216354728)

[10.11.4 Afværgeforanstaltninger 67](#_Toc216354729)

[10.12 Arealindgreb og ledninger 67](#_Toc216354730)

[10.12.1 Påvirkning af arealer 67](#_Toc216354731)

[10.12.2 Påvirkning af ledninger 68](#_Toc216354732)

[10.13 Støjisoleringsordningen 68](#_Toc216354733)

[11. Forholdet til EU-retten 68](#_Toc216354734)

[11.1 VVM-direktivet 69](#_Toc216354735)

[11.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet 69](#_Toc216354736)

[11.3 Århus-konventionen 71](#_Toc216354737)

[11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet 72](#_Toc216354738)

[11.5 Havstrategidirektivet 74](#_Toc216354739)

[12. Hørte myndigheder og organisationer m.v. 74](#_Toc216354740)

[13. Sammenfattende skema 75](#_Toc216354741)

# 1. Indledning

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget for etablering af ca. 15 km motorvej mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved. En ny motorvej vil forbedre fremkommeligheden på strækningen.

I lovforslaget § 1, stk. 1, 1. pkt., foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge motorvej mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved. Motorvejen vil blive ca. 15 km lang og vil forløbe fra tilslutningsanlæg 37 på Sydmotorvejen ved Rønnede til Næstved. Motorvejen vil blive anlagt med fire vognbaner og nødspor og designet til en hastighedsbegrænsning på 130 km/t.

Det foreslås derudover i lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 1, at transportministeren bemyndiges til at nedklassificere en strækning af rute 54 fra syd for fordelerringen ved Næstved til det nyetablerede kryds vest for Vester Egede.

I lovforslagets § 1, stk. 1, nr. 2, foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder anlæg af ny kommunevej i forlængelse af rute 54 øst for fordelerringen ved Næstved og vest for Vester Egede.

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

Der er udarbejdet en miljøkonsekvensvurdering af anlægsprojektet, og loven vil udgøre godkendelsen af den udførte miljøkonsekvensvurdering.

Lovforslaget indeholder en række bestemmelser, som vil regulere anlægsarbejdet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder m.v.

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

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

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

# 2. Baggrund

Den 24. juni 2014 indgik Socialdemokratiet, Det Radikale Venstre, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti en aftale om udmøntning af disponible midler i Infrastrukturfonden. Heri blev det besluttet, at Vejdirektoratet skulle gennemføre en VVM-undersøgelse for udbygning af rute 54 til motorvej mellem Næstved og Rønnede.

Vejdirektoratet gennemførte på den baggrund en VVM-undersøgelse af anlægsprojektet i 2016.

Den daværende regering (Venstre, Det Konservative Folkeparti og Liberal Alliance) og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Radikale Venstre indgik den 19. april 2017 Aftale om Linjeføring af motorvej mellem Næstved og Sydmotorvejen (Rønnede). Aftalens parter blev enige om at fastlægge linjeføringen til VVM-redegørelsens forslag A inklusiv mindre justeringer på baggrund af indstilling fra Vejdirektoratet.

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 Infrastruktur 2035. Kristendemokraterne blev ikke valgt ind i Folketinget i december 2022, og derfor er partiet ikke længere en del af forligskredsen bag aftalen. Moderaterne er indtrådt i aftalen efter folketingsvalget i 2022.

Aftalen om Infrastrukturplan 2035 omfatter bl.a. etablering af en motorvej mellem Næstved og Sydmotorvejen ved Rønnede. Motorvejen går nord om Holme Olstrup og følger den eksisterende rute 54. Enhedslisten og Alternativet står uden for den del af aftalen.

Da dele af den tidligere gennemførte VVM-undersøgelse af anlægsprojektet fra 2016 blev vurderet at være forældet, har Vejdirektoratet gennemført ny miljøkonsekvensvurdering af projektet i perioden 2023-2025.

Der er i miljøkonsekvensvurderingen undersøgt for to varianter af linjeføringen for delstrækningen mellem Boserup og Vester Egede gennem Hesede Skov. De to varianter er i miljøkonsekvensvurderingen benævnt ”Nord gennem skoven” og ”Syd gennem skoven”.

”Nord gennem Skoven” forløber op til ca. 100 meter nord for den eksisterende rute 54, mens ”Syd gennem skoven” også forløber nord for Rute 54, men så tæt på som muligt, uden at rute 54 generes. ”Syd gennem skoven” svarer i store træk til forslag A, som blev politisk vedtaget i 2017.

I forslaget ”Syd gennem skoven” er den planlagte faunapassage ved Boserup ført over både motorvejen og den eksisterende rute 54. I forslaget ”Nord gennem skoven” er faunapassagen ved Boserup alene ført over motorvejen, men den kan som et tilvalg også føres eksisterende rute 54. Se nærmere om tilvalg i lovforslagets pkt. 3.1.5. På møde i forligskredsen den 10. december 2025 vedtog forligskredsen at pege på forslag ”Nord gennem skoven”.

Den eksisterende rute 54 foreslås nedklassificeret fra statsvej til kommunevej.

## 2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring

Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering af anlæg af motorvej mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved, herunder vurderinger af projektets eventuelle indvirkning på Natura 2000-områder i henhold til artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet).

Miljøkonsekvensvurderingen med tilhørende baggrundsdokumentation er afrapporteret digitalt på Vejdirektoratets hjemmeside. Her findes endvidere et ikke-teknisk resumé af miljøkonsekvensvurderingen.

Miljøkonsekvensvurderingen er udarbejdet på baggrund af beslutning af 19. april 2017 om fastlæggelse af linjeføringen i overensstemmelse med forslag A i VVM-redegørelse af 2016 inklusiv mindre justeringer på baggrund af indstilling fra Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet har afholdt informationsmøde om anlægsprojektet den 5. marts 2024 i Holme Olstrup Forsamlingshus.

Miljøkonsekvensvurderingen har været i offentlig høring i perioden fra den 4. september 2025 til den 31. oktober 2025. Der er afholdt borgermøde den 1. oktober 2025 i Toksværdhallen. Vejdirektoratet har modtaget 54 høringssvar.

På baggrund af indkomne høringssvar er der udarbejdet et tillæg til miljøkonsekvensvurderingen. Tillægget er i supplerende offentlig høring i perioden fra den 9. december 2025 til den 21. januar 2026.

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

# 3. Lovforslagets hovedpunkter

## 3.1 Anlægsprojektet

Anlægsprojektet foreslås etableret som motorvej med fire vognbaner mellem Næstved ogtilslutningsanlæg 37 ved Sydmotorvejen. Motorvejen anlægges med nødspor på hele strækningen. Hastighedsbegrænsningen på strækningen er planlagt til 130 km/t. Hastighedsbegrænsningen vil blive lavere ved tilslutningen til fordelerringen, som vil forbinde den nordlige omfartsvej ved Næstved med den nye motorvej i det østlige Næstved og den østlige omfartsvej, samt ved tilslutningen til Sydmotorvejen.

Fra Næstved foreslås det, at motorvejen forløber i forlængelse af den nordlige omfartsvej, der går under den eksisterende fordelerring. Herfra foreslås det, at motorvejen føres i en kurve nord om Holme Olstrup og videre igennem Hesede Skov, hvorefter motorvejen tilsluttes Sydmotorvejen via tilslutningsanlæg 37 ved Rønnede.

Som del af anlægsprojektet foreslås det at etablere nye broer til over- og underføring af eksisterende veje, der gennemskæres af motorvejen. Det foreslås derudover, at en bro fører motorvejen over jernbanen Lille Syd i forlængelse af nyetableret dæmning, ligesom motorvejens østgående vognbaner foreslås ført over Sydmotorvejen på en nyetableret bro.

Det foreslås at etablere tre nye tilslutningsanlæg. To af tilslutningsanlæggene udarbejdes med østvendte ramper, hvor henholdsvist Gødstrupvej og Holmegaardsvej føres over motorvejen. Derudover etableres ét tilslutningsanlæg øst for Vester Egede, der skaber forbindelse til og fra Ny Næstvedvej. Det foreslås derudover, at der etableres to nye samkørselspladser ved Holmegårdsvej og ved fordelerringen øst for Næstved.

Anlægsprojektet indeholder forslag om anlæg og omlægning af lokale veje og stier, herunder anlæg af nye strækninger af kommunevej i forlængelse af eksisterende rute 54 syd for fordelerringen ved Næstved og ved Vester Egede.

Statsvejen rute 54 foreslås nedklassificeret til kommunevej på strækningen fra fordelerringen ved Næstved til det nyetablerede kryds ved Vester Egede som vist på lovforslagets bilag 1.

### 3.1.1 Lokale veje og stier

Holmegårdsvej, Ravnstrupvej, Gødstrupvej, Villa Gallinavej og Gisselfeldvej vil blive gennemskåret af motorvejen.

Som del af anlægsprojektet foreslås at etablere nye broer til at føre Holmegårdsvej, Gødstrupvej, Gisselfeldvej og Villa Gallinavej over motorvejen. Ravnstrupvej foreslås ført under motorvejen.

Der foreslås anlæg af en ny lokalvej langs med motorvejen ved Vester Egede for bl.a. at skabe adgang til Camp Adventure.

Nye adgangsforhold, lukning af små lokale veje og stier, samt forlægninger af rute 54 er skitseret, men vil blive endeligt fastlagt som led i den efterfølgende detailprojektering i dialog med de berørte lodsejere, samt Næstved Kommune og Faxe Kommune.

### 3.1.2 Bygværker

Som en del af anlægsprojektet foreslås etablering af en ny motorvejsbro over Lille Syd jernbanen øst for Holme Olstrup. Der foreslås ligeledes at etablere en ny motorvejsbro, der fører de østgående vognbaner over Sydmotorvejen. Det foreslås også at etablere broer eller underføringer ved de planlagte tilslutningsanlæg, samt ved de skærende veje. Endelig foreslås det at etablere en række faunapassager, herunder to større faunabroer over motorvejen ved henholdsvis Boserup og Vester Egede til passage for bl.a. hjortevildt samt dyrearter beskyttet i henhold til habitatdirektivets bilag IV.

Krydsende vandløb vil blive ført under motorvejen.

### 3.1.3 Støjreducerende tiltag

På baggrund af støjberegningerne foreslås det at etablere støjafskærmning ved Holme Olstrup, Ravnstrup og Vester Egede. Støjskærme er planlagt til en højde på 6 meter, mens støjvolde er planlagt til en højde på ca. 10-12 meter. Se nærmere om støjafskærmning i lovforslagets pkt. 10.6.4 Afværgeforanstaltninger.

Det foreslås derudover at etablere en ordning, hvor støjramte boliger vil kunne søge tilskud til støjisolering, svarende til støjisoleringsordningen i en række andre anlægsprojekter som nærmere beskrevet i lovforslagets pkt. 10.13 Støjisoleringsordningen.

### 3.1.4 Vejafvanding

Det foreslås at etablere kantopsamling langs motorvejen, hvorfra vejvandet vil blive ledt i et lukket system til rensning i regnvandsbassiner. Vandet vil herefter blive udledt til vandmiljøet.

Dræn- og overfladevand fra broer og tunneler foreslås tilsluttet motorvejens afvandingssystem. Hvor det ikke er muligt at tilslutte afvanding fra tunneler ved gravitation, etableres i stedet en pumpestation.

Der foreslås etableret 16 regnvandsbassiner, hvoraf to bassiner erstatter de eksisterende bassiner ved Slettehavebæk ved Sydmotorvejen. Fem af bassinerne etableres som interne bassiner. Alle regnvandsbassiner etableres med dykket udløb og afspærringsmulighed, så eventuelt olie- eller kemikaliespild på vejarealet vil kunne tilbageholdes i bassinerne for at hindre udløb til recipient.

Kommunale veje, der omlægges som følge af anlægsprojektet, vil i videst muligt omfang bevare eksisterende vejafvandingsløsning. Dette vil blive fastlagt endeligt i dialog med Næstved Kommune og Faxe Kommune i forbindelse med detailprojekteringen

Der henvises i øvrigt til lovforslagets pkt. 10.8 Geologi, grundvand og hydrologi og pkt. 10.9 Overfladevand.

### 3.1.5 Tilvalg

Efter gennemførelse af miljøkonsekvensvurderingen er der udtaget delelementer af anlægsprojektet med henblik på at kunne overholde den økonomiske ramme for projektet. Flere af de udtagne elementer er i stedet medtaget som tilvalg.

Følgende delelementer er tilvalg:

* Opgradering af de to faunapassager ved henholdsvis Boserup og Vester Egede til ca. 50 meters bredde.
* Anlæg af en ekstra faunapassage over eksisterende rute 54 (kommende kommunevej) ved Boserup, hvis projektforslaget ”Nord gennem skoven” vælges.
* Bevarelse af Slettehavevej ved underføring under motorvejen.
* Anlæg af en ekstra sti til krydsning af motorvejen i Hesede Skov til rekreativt brug.
* Udvidelse af to eksisterende samkørselspladser ved tilslutningsanlæg 37.
* Dimensionering af kryds til kørsel med EMS-2 vogntog (dobbelttrailere). Det gælder det eksisterende tilslutningsanlæg 37 ved Rønnede, samt nye tilslutningsanlæg ved Vester Egede, Holmegaardsvej og fordelerringen øst for Næstved.

Tilvalgene indgår ikke i anlægsprojektets budget og vil kun blive realiseret, hvis der efterfølgende bevilliges midler dertil.

Der er foretaget miljøkonsekvensvurdering af det samlede projektforslag inklusiv de ovenstående delelementer, der efterfølgende er udtaget af anlægsprojektet som tilvalg.

Hvis tilvalgene ikke vælges, vurderes dette ikke at udgøre væsentlige ændringer i anlægsprojektet, der nødvendiggør behov for yderligere vurderinger af indvirkninger på miljøet.

Lovforslagets bestemmelser, herunder fravigelse af anden lovgivning, finder anvendelse ved en realisering af de enkelte tilvalg.

Faunapassagerne skal virke som passage for flere arter, herunder for padder og flagermus beskyttet i henhold til habitatdirektivets bilag IV, samt for områdets landlevende dyr, herunder krondyr. Hvis ikke der vælges at opgradere de to faunapassager over motorvejen ved henholdsvis Boserup og Vester Egede, vil passagerne blive anlagt med en bredde på 20-30 meter.

Ved anlæg af faunapassagerne i en bredde på 20-30 meter vil de vejledende krav til mindstebredde på 50 meter for faunapassage for krondyr ikke være overholdt.

Det vurderes konkret, at krondyr som følge af vildthegning langs hele motorvejen vil kunne finde og benytte de to faunapassager på trods af reducering i passagernes bredde. Vurderingen er foretaget på baggrund af fotoregistreringer af forskellige passagetyper i Sverige, som viser, at hjortevildt kan anvende smallere passager, men at de har en tydelig præference for bredere passager. De bredere faunapassager på 50 meter har i øvrigt andre positive følgevirkninger i form af bl.a. sikring af bedre funktionelle økosystemer på tværs af motorvejen.

For øvrige landlevende dyr og bilag IV-arter, der skal benytte de to faunapassager, er de vejledende krav opfyldt ved etablering af passager med en bredde på 20-30 meter.

## 3.2 Trafikale forbedringer

En ny motorvej vil generelt forbedre fremkommeligheden mellem Næstved og Sydmotorvejen.

Trafikken er fremskrevet med Grøn Mobilitets Model (GMM) til 2040, hvor alle projekter, der indgår i Infrastrukturplan 2035 er inkluderet. En ny motorvej på strækningen mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved vil medføre, at den eksisterende rute 54 på strækningen vil blive væsentligt aflastet for gennemkørende trafik, idet trafikken vil blive flyttet over på motorvejen. Der forventes mellem ca. 20.000 og 32.000 biler i døgnet på den nye motorvej i 2040, hvilket er ca. 12.000 flere biler, end der i dag kører på rute 54.

## 3.3 Ekspropriation

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

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

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

Der skal erhverves arealer til selve vejanlægget, men også til anlæg af nye adgangsveje, forlægning af eksisterende veje og etablering af nye lokalveje, samt etablering af grøfter, regnvandsbassiner m.v. Der vil også kunne eksproprieres til projektspecifik råstofindvinding (sidetag).

Der skal desuden ske ekspropriation til pålæg af servitutter til brug for anlægsprojektet, herunder pålæg af servitutter til udlæg af mundings- og bufferzoner i forbindelse med faunapassager til sikring af passagernes funktionalitet. Mundings- og bufferzoner har til formål at friholde området omkring selve passagen for bebyggelse, infrastrukturanlæg m.v., og vurderes nødvendige for at sikre faunapassagernes funktionalitet. Der kan desuden pålægges forbud mod jagt, menneskelig aktivitet, dyrehold m.v. inden for zonerne for at sikre, at dyrene når frem til selve faunapassagen. Den præcise udstrækning af mundings- og bufferzonerne fastlægges på baggrund af konkret vurdering i forbindelse med detailprojekteringen.

Der vil også være behov for at kunne anvende arealer midlertidigt i anlægsfasen til arbejdsarealer, anstillingspladser m.v. Da den nye motorvej etableres i åbent land på landbrugsarealer og naturarealer, vil det bl.a. være nødvendigt at etablere midlertidige adgangsveje langs anlægsarbejdet for at kunne håndtere og bringe materialer rundt i projektet. Desuden vil der også være brug for arealer ved etablering af bygværker på strækningen, herunder ved motorvejens krydsning af jernbanen Lille Syd, etablering af ny motorvejsbro over Sydmotorvejen, to store faunapassager over motorvejen m.v. Endelig vil der også skulle etableres hovedarbejdspladser til anlægsarbejdet. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsfasen, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Det forventes, at der skal erhverves ca. 150 ha til selve anlægsprojektet og ca. 55 ha til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 61 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Det estimeres, at ca. 30 ejendomme vil blive totaleksproprieret.

Det er forudsat, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand i udgangspunktet sker ved frivillig aftale mellem ledningsejer og lodsejer. Hvis det konkret ikke er muligt at opnå enighed om en aftale, må flytningen eller omlægningen ske ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger.

Erstatninger for ekspropriation til brug for midlertidige eller permanente anlæg for pålæg af servitutter 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 et anlægsprojekt i enkeltheder bemyndiges transportministeren til at gennemføre et anlægsprojekt i overensstemmelse med lovforslag, projektbeskrivelse og miljøkonsekvensvurdering. Det påhviler Vejdirektoratet at sikre, at projektets indvirkning på miljøet holdes inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser.

For statslige vejanlæg tilladt ved anlægslov vil eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet i anlægsfasen 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 anlægsfasen, jf. vejlovens § 17 b. Det betyder, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet til Trafikstyrelsen, som skal vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

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

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

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

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

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

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

### 3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten.

Anlægsprojektet vil skulle gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, jf. lovforslagets § 3. Det vil påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at projektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.

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

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

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

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

På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet nævnt i § 1 er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Lovforslaget vil udgøre godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Der henvises desuden til pkt. 10.

## 3.5 Forholdet til anden lovgivning

### 3.5.1 Gældende ret

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter diverse lovgivninger. Det kan f.eks. være inden for plan-, natur- og miljølovgivningen m.v.

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

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

Som følge af § 35, stk. 1 i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 (herefter planloven), vil etablering af visse dele af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse. Herudover vil der i nogle tilfælde opstå behov for ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning.

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

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

Desuden foreskriver naturbeskyttelseslovens § 20 samt bekendtgørelse nr. 941 af 27. juni 2016 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg 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.

[Naturbeskyttelseslovens § 26 a](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P26A) indeholder regler om nedlæggelse af veje og stier, herunder regler om, at der forud for nedlæggelse skal ske anmeldelse til kommunalbestyrelsen, der kan nedlægge forbud mod nedlæggelse af veje og stier.

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

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

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

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, gælder en generel beskyttelse af bilag IV-arter og deres levesteder også uden for Natura 2000-områderne. Det samme gælder efter habitatdirektivets artikel 13, stk.1, for beskyttelse af plantearter nævnt i bilag IV. Beskyttelsen af fugle omfatter alle vilde fugle også uden for Natura 2000-områderne, jf. fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og artikel 9. Fravigelse af beskyttelsen efter habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, og artikel 13, stk. 1, med henblik på eksempelvis at varetage væsentlige samfundsmæssige interesser forudsætter, at der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og at fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde, jf. habitatdirektivets artikel 16. Der henvises i øvrigt til pkt. 11 om EU-retten.

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

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

Bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (herefter artsfredningsbekendtgørelsen) fastsætter regler om fredning af nærmere bestemte dyr, herunder fugle og planter, i form af forbud mod drab, indsamling, handel 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.

Det fremgår af råstoflovens § 7, stk. 1, at erhvervsmæssig indvinding af råstoffer og etablering af anlæg på indvindingsstedet til brug for indvindingen kun må ske efter tilladelse fra regionsrådet.

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 et generelt forbud mod at foretage tilstandsændringer af fortidsminder og beskyttede sten- og jorddiger. Kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen) kan i særlige tilfælde dispensere fra forbuddet om tilstandsændringer i fortidsminder. Ved dispensation kan der stilles vilkår om, at der foretages arkæologiske undersøgelser, før anlægsarbejdet kan sættes i gang. Hvis der ved jordarbejde findes fortidsminder, skal arbejdet standses, og Kulturministeren eller det nærmeste statsanerkendte kulturhistoriske museum skal kontaktes. Kulturministeren (ved Slots- og Kulturministeriet) eller museet beslutter snarest efter henvendelsen, om arbejdet kan fortsætte, eller om der skal foretages arkæologiske undersøgelser. Hvis der skal foretages arkæologiske undersøgelser, kan anlægsarbejdet først fortsætte, når undersøgelserne er gennemført, om Kulturministeren (ved Slots- og Kulturministeriet) eller det statsanerkendte museum har frigivet området. Kommunalbestyrelsen kan desuden i særlige tilfælde dispensere fra forbuddet mod tilstandsændringer i beskyttede sten- og jorddiger. Ved dispensation kan der bl.a. stilles vilkår om, at der etableres erstatningsdiger.

[Lovbekendtgørelse nr. 116 af 6. februar 2020](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/LBKG2020116) om landbrugsejendomme (herefter [landbrugsloven](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2020116)) indeholder bl.a. regler om jordfordeling og landbrugspligt. Ved anlæg på arealer, der er pålagt landbrugspligt, kan landbrugspligten ophæves efter reglerne i [landbrugslovens kapitel 5](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2020116_KAP5).

Det følger af byggelovens § 16, jf. lovbekendtgørelse nr. 1178 af 23. september 2016, at nedrivning af bebyggelse kræver tilladelse fra kommunalbestyrelsen. Opførelse af bebyggelse til brug for anlægsprojektet er undtaget fra krav om indhentelse af byggetilladelse jf. § 4, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 1399 af 12. december 2019 om bygningsreglement 2018.

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

Det følger af § 8, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 797 af 13. juni 2023 om indsatsprogrammer for vandområder (herefter indsatsbekendtgørelsen), at myndigheder kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af 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 om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1093 af 11. oktober 2024 (herefter miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 532 af 27. maj 2024 om spildevandstilladelser 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, hvis det ikke indeholder andre stoffer, end hvad der sædvanligt tilføres regnvand i forbindelse med afstrømning fra sådanne arealer eller har en væsentlig anden sammensætning.

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

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

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

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

### 3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

Der er i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen foretaget væsentlighedsvurdering af anlægsprojektets påvirkning på tre Natura 2000-områder. Det drejer sig om N161 Søer ved Bregentved og Gisselfeld, N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose, samt N169 Havet og Kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde.

Konsekvensvurderingen konkluderer, at anlægsprojektet ikke vil påvirke N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose og N169 Havet og Kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde negativt. Der henvises til nærmere beskrivelse i lovforslagets pkt. 10.7.6 Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering.

N161 Søer ved Bregentved og Gisselfeld ligger i en afstand på ca. 3 kilometer fra anlægsprojektet og derfor kan negativ påvirkning på disse afvises. N161 indgår derfor ikke konsekvensvurderingen.

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

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

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

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning vil ikke medføre, at de planlægningsmæssige, natur- og miljømæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn vil i stedet blive varetaget af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke vil finde anvendelse som følge af anlægsloven, jf. lovens § 5, vil omhandle forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn vil blive varetaget og reguleres direkte med anlægsloven.

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

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

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

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

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

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

Myndighedernes afgørelser vedrørende projektet i henhold til miljøbeskyttelsesloven, byggeloven, naturbeskyttelsesloven, vandforsyningsloven, vandløbsloven med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, vil kunne indbringes for transportministeren, jf. forslaget til § 6, stk. 2.

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

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

## 3.6 Ledninger

### 3.6.1 Gældende ret

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024 (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

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

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

Transportministeren har en tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder senest ved lov L10 af 9. december 2025 om anlæg af ny midtjysk motorvej (strækningerne Klode Mølle-Viborg-Løvel og Give-Billund Vest).

# 4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN’s verdensmål

Ved at anlægge en motorvej mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved, som nævnt i lovforslagets § 1, vil den trafikale kapacitet blive forbedret. Dette vil være medvirkende til at sikre en bedre trafikafvikling samt en højere regularitet i rejsetiden og dermed være en gevinst for såvel pendlere som erhvervsliv i Næstved og kunder til de større publikumslokaliteter i området. Dette vil understøtte verdensmål nummer 9 Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmål 9.1 (Udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel).

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

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

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

Den øgede fremkommelighed (og den afledte øgede mobilitet) som følge af projektet kan have negative konsekvenser for verdensmål nummer 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.6 (Negative miljøbelastning pr. indbygger skal reduceres) samt delmål 11.4 (Indsatsen for at beskytte og bevare verdens kultur- og naturarv skal styrkes.). Der henvises til lovforslagets pkt. 9 om klimamæssige konsekvenser og pkt. 10 om miljø- og naturmæssige konsekvenser.

# 5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

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

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

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

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

Fremtidig drift og vedligehold af de statslige vejanlæg varetages af Vejdirektoratet, som vejmyndighed, jf. vejlovens § 6, stk. 2, og for så vidt rute 54 af kommunerne som vejmyndighed, jf. vejlovens § 7, stk. 1.

Eventuelle klager til Transportministeriet i medfør af lovforslagets § 6, stk. 2, vil medføre øget ressourceforbrug i Transportministeriet til behandling af klagerne.

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

## 5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan

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

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

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

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

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

Anlægsoverslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriation, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder 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.

### 5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 2.007,3 mio. kr. (FFL-26). Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Basisoverslag | Ankerbudget  (basisoverslag + 10 pct.) | Samlet anlægsbudget  (basisoverslag + 15 pct.) |
| 1.745,5 | 1.920,0 | 2.007,3 |

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-26).

Projektet vil kunne gennemføres på 6-7 år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges omkring 3 år på udbud, geotekniske boringer, detailprojektering, flytninger af ledninger, besigtigelse og ekspropriation m.v. Sideløbende hermed skal der etableres erstatningsnatur. Herefter vil anlægsarbejdet kunne startes op, samtidig med at den videre detailprojektering fortsættes. Anlægsarbejdet vil kunne færdiggøres inden for en periode på ca. 4 år.

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

2026-2030: Forundersøgelser, detailprojektering, udbud, forventet besigtigelser, forberedende arbejder, ledningsarbejder, m.v. samt forventet ekspropriation og etablering af erstatningsnatur.

2030: Anlægsarbejder igangsættes.

2033: Forventet åbning.

2034: Færdiggørelse af projektet.

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

|  |  |
| --- | --- |
| **År** | **Anlægsbevilling**  **mio. kr.** |
| 2026 | 50,5 |
| 2027 | 67,4 |
| 2028 | 101,1 |
| 2029 | 134,8 |
| 2030 | 286,4 |
| 2031 | 451,9 |
| 2032 | 451,9 |
| 2033 | 349,6 |
| 2034 | 113,8 |

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-26) baseret på projektets bevilling.

Som en del af arbejdet med det opdaterede projektforslag og miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsfasen, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.v. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning for den samlede motorvejsstrækning er beregnet til 5,7 pct. med en forudsætning om høj CO2 pris og 5,9 pct. med en lav CO2 pris.

# 6. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter

Det foreslåede anlægsprojekt vil medføre en bedre fremkommelighed til og fra Næstved, samt sikre en bedre trafikafvikling i området mellem Næstved og Rønnede

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

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

Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt med videst mulig hensyntagen til fremkommeligheden for trafikken. Indskrænkning i trafikken på den eksisterende rute 54 i anlægsfasen vil være begrænset, og forventes kun at medføre minimale negative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet i forbindelse med gennemførelse af ekspropriationer til brug for anlægsprojektet.

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

# 8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vil have negative administrative konsekvenser for borgerne.

For ejere af ejendomme, der berøres af ekspropriation i forbindelse med anlægsprojektet, vil der være administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne m.v. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet samt ekspropriationsmyndighederne.

Lovforslaget afskærer adgange til at påklage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven, byggeloven, naturbeskyttelsesloven, vandforsyningsloven, vandløbsloven med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, vedrørende anlægsprojektet til anden administrativ myndighed. Afgørelser efter de nævnte love kan i stedet påklages til transportministeren jf. lovforslagets § 6, stk. 2.

# 9. Klimamæssige konsekvenser

Danmarks klimaaftryk opgøres fra produktionssiden, jf. den danske målsætning om at reducere udledningen af CO2-ækvivalenter med 70 pct. i 2030 i forhold til niveauet i 1990. Med denne tilgang vil transportsektorens udledning fra et anlægsprojekt primært omfatte det transportarbejde, der sker ved anvendelsen af anlægget efter ibrugtagning, mens udledninger fra etableringen af anlægget indgår som strukturel effekt under andre sektorer i det omfang udledningerne sker i Danmark.

I forbindelse med beslutninger om anlægsprojekter er der imidlertid et ønske om at kende projektets samlede udledninger målt i CO2-ækvivalenter, uagtet om udledningerne sker i Danmark eller i udlandet. Derfor opgøres klimaaftrykket fra forbrugssiden, hvilket betyder, at opgørelsen inddrager bruttoudledninger fra etablering af anlægget, herunder materialer og arbejdskørsel. En bruttoopgørelse af et anlægsprojekts udledning af CO2-ækvivalenter tager dog ikke højde for, at en alternativ anvendelse af anlægsmidlerne enten i den private eller den offentlige sektor også vil indebære en afledt udledning af CO2-ækvivalenter.

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

Opgjort fra forbrugssiden vil anlægsprojektet have et klimaaftryk som følge af anlægsarbejdet.

Anlægsprojektet vil medføre en klimapåvirkning som følge af selve anlægsarbejdet og en mindre stigning i trafikken.

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

Vejdirektoratet har beregnet, at CO2-udledningen i anlægsfasen er mellem 98.200 og 108.630 tons, alt efter hvilken grad forventningerne til den teknologiske udvikling indfries, hvor størstedelen af udledningen er fra transport af materialer til byggepladsen. De øvrige udledninger kommer fra produktion af materialer og emissioner fra entreprenørmateriel.

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

# 10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Anlægsprojektets miljø- og naturmæssige konsekvenser er vurderet i miljøkonsekvensrapporten for anlæg af en motorvej mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved, og konklusionerne er gengivet nedenfor. Derudover medfører lovforslaget ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser.

## 10.1 Planforhold

Anlægsprojektets linjeføring til motorvej er for størstedelen beliggende i åbent land i landzone.

Anlægsprojektet er beliggende i Næstved Kommune og Faxe Kommune.

Ved motorvejens vestlige afslutning ved tilslutning til omfartsvejene omkring Næstved (Ring Nord og Ring Øst) berører anlægsprojektet områder udlagt til erhverv i forbindelse med forlægning af den eksisterende rute 54. Syd for Fensmark grænser projektet op til et område udlagt til tekniske anlæg (solceller).

Den foreslåede motorvej løber nord om Holme Olstrup. Områderne omkring den foreslåede motorvej er i kommuneplanrammer og lokalplaner udlagt til boliger, erhverv og et større rekreativt område i landzone, som omfatter forlystelsesparken BonBon-Land. Det foreslåede motorvejstracé går ikke igennem de pågældende områder.

Den centrale del af strækningen er beliggende i åbent land og gennemskærer Hesede Skov i et forløb umiddelbart nord for rute 54, hvorefter motorvejen løber tæt forbi Vester Egede i Faxe Kommune.

Vester Egede er en afgrænset landsby i landzone. Kommuneplanrammen omkring Vester Egede berøres i begrænset omfang af anlægsprojektet ved forlægningen af Gisselfeldvej.

Fra Vester Egede frem til tilslutningen til rute 54 kommer anlægsprojektet i kontakt med den nordlige del af oplevelsesparken Camp Adventure i forbindelse med, at dele af rute 54 forlægges mod syd, og der etableres ny adgang til området. Camp Adventure er udlagt som fritidsområde i Faxe Kommunes Kommuneplan 2021, ligesom der er lokalplan for området. Lokalplanens formål er at muliggøre etablering af et fritidsanlæg i det åbne land, der rummer et oplevelsesområde med nuværende og kommende rekreative faciliteter. Lokalplanen er delvist udnyttet og de områder, som berøres af anlægsprojektet, anvendes til p-plads og adgangsvej. Lokalplanen giver i øvrigt mulighed for etablering af overnatning (glamping), som er støjfølsom anvendelse.

Umiddelbart syd for motorvejens tilslutning til Sydmotorvejen i Faxe Kommune er der etableret og udlagt nyere områder til erhverv. Områderne berøres ikke af anlægsprojektet.

For en oversigt over lokalplaner og kommuneplanramme i nærheden af anlægsprojektet henvises til miljøkonsekvensrapporten på Vejdirektoratets hjemmeside.

Anlægsprojektet berører endvidere et råstofinteresseområde ved Vester Egede, som er udpeget i Region Sjællands Råstofplan 2020.

## 10.2 Landskab og visuelle forhold

### 10.2.1 Eksisterende forhold

Inden for projektområdet er landskabet i den vestlige del præget af et morænelandskab med bløde terrænformer og en jordbund domineret af moræneler med gode dyrkningsegenskaber. Fra Toksværd stiger landskabet og bliver til et dødislandskab med markante bakkepartier, lavninger og aflejringer af smeltevandssand og grus, hvor skovene ved Gisselfeld Kloster er et centralt element.

Den vestlige af projektstrækningen fra udkanten af Næstved og frem til Holme Olstrup er præget af tekniske anlæg som rute 54, Øverup-senderen, højspændingsledninger, vindmøller og nærhed til industriområder i Holsted. Det samme gør sig gældende for den østligste del af projektstrækningen, hvor Sydmotorvejen, herunder tilslutningsanlæg 37, samt de nyere erhvervsområder på den østlige side af Sydmotorvejen, giver landskabet et tydeligt teknisk præg.

Fra Holme Olstrup og mod øst sætter Gisselfeld Kloster og Holmegaard Gods tydeligt præg på landskabet med markante skovbryn og historiske strukturer som sten- og jorddiger. Det kuperede dødislandskab bidrager til et varieret og oplevelsesrigt terræn i området omkring Gisselfeld Kloster.

Den centrale del af projektområdet rummer endvidere ejendomsstrukturer fra udskiftningstiden, som stjerneudstykninger ved Gødstrup og Vester Egede, der stadig er synlige.

Derudover er den eksisterende rute 54, som ligger syd for motorvejstracéet, et gennemgående markant teknisk element i landskabet.

Fra Toksværd og frem til tilslutningen til Sydmotorvejen forløber anlægsprojektet igennem områder, som er udpeget til bevaringsværdige landskaber, ligesom den kommende motorvej krydser Hesede Skov.

### 10.2.2 Påvirkning i anlægsfasen

Der vil være påvirkninger på landskabet i forbindelse med anlægsarbejder til etablering af projektet, herunder terræn- og jordarbejder, fjernelse af beplantning, nedrivning af bygninger, omlægning af lokale veje, etablering af regnvandsbassiner, broer, tilslutningsanlæg, faunapassager m.v.

Der vil ske fældning af træer i et væsentligt omfang til brug for etablering af det kommende motorvejstracé og ved etablering af de nødvendige midlertidige arbejdsarealer. Særlig fældning og rydning af træer, hvor anlægsprojektet krydser igennem Hesede Skov, vil udgøre en væsentlig påvirkning.

I anlægsfasen foreslås indvinding af råstoffer til brug for vejanlægget fra to sidetagsområder ved henholdsvis Boserup og Vester Egede. Begge sidetagsområder ligger i områder udpeget som bevaringsværdige landskaber. Arealer til sidetag vil i hele anlægsfasen være berørt af omfattende anlægsarbejder med stor aktivitet fra lastbiler og anlægsmaskiner.

Landskabet vil ligeledes blive midlertidigt påvirket af terrænreguleringer, oplag af jord og materialer, kørsel med lastbiler og entreprenørmaskiner, midlertidig belysning, skiltning og hegning af byggepladser samt etablering af ny beplantning.

Påvirkningerne er midlertidige, og arbejdsarealerne vil blive reetableret, når anlægsfasen er afsluttet. Terrænændringer samt etablering af ny beplantning og retablering af eksisterende beplantning vil være tydelig i etableringsfasen, men vil derefter indgå naturligt i landskabet.

### 10.2.3 Påvirkning i driftsfasen

Anlægsprojektet vil medføre store landskabelige påvirkninger, da der skal etableres ca. 15 kilometer motorvej, hvoraf store dele af strækningen forløber igennem bevaringsværdige landskaber, større sammenhængende landskab og område med geologiske bevaringsværdier i god tilstand.

Motorvejen vil udgøre et markant teknisk element i landskabet, som vil udgøre både en fysisk og visuel barriere og vil opdele landskabet i to. På grund af det kuperede terræn vil motorvejen flere steder ligge i en større afgravning og på dæmninger. Dæmningerne og bygværkerne ved tilslutningen til Sydmotorvejen og dæmningerne ved overføring af motorvejen over jernbanen Lille Syd ved Ravnstrup vil være særligt markante. Derudover vil etablering af støjafskærmning øst for Holmegårdsvej ligeledes forstærke barriereeffekten.

Råstofindvinding ved Boserup og Vester Egede vil fjerne de oprindelige landskabsdannelser i de to områder.

Vejanlægget vil krydse intensivt udnyttede dyrkningslandskaber og gennembryde levende hegn, hvilket vil påvirke den eksisterende struktur.

Krydsende veje vil opleves som mere synlige i landskabet, dels på grund af brokonstruktionen, dels på grund af skråningsanlæggene, som strækker sig langt ud til hver side af brokonstruktionen. Særligt i åbne, flade og lavtliggende landskaber, hvor den krydsende infrastruktur ligger inden for synsafstand, vil den visuelle oplevelse påvirkes betragtelig.

Hvor anlægsprojektet krydser igennem Hesede Skov, vil der være en væsentlig påvirkning som følge af rydning og fældning af træer.

### 10.2.4 Afværgeforanstaltninger

Der vil i forbindelse med detailprojekteringen blive arbejdet med den landskabelige indpasning af motorvejen for at skabe en naturlig sammenhæng og flydende overgang mellem vejanlægget og det omgivende landskab.

Midlertidige arbejdsarealer søges placeret således, at behovet for rydning af eksisterende bevoksning minimeres, og bevoksningen afskærmes og bevares så vidt muligt. Midlertidige anvendte arealer vil blive retableret.

Der skal etableres ny bevoksning i sammenhæng med motorvejen for at integrere anlægget i landskabet, herunder omkring samkørselspladserne. Beplantningen skal udføres, så den dels understøtter faunapassagernes funktion, dels fungerer som ledelinjer for flagermus langs med vejanlægget. Beplantningen søges etableret med hjemmehørende og egnskarakteristiske arter.

Ved samkørselspladserne anvendes belægningsmaterialer, der bedst muligt harmonerer med det lokale miljø. Pladsens inventar og skiltning skal være visuelt afdæmpet og så vidt muligt udformes i naturmaterialer for at integrere pladsen i landskabet og undgå visuel støj. Eventuel belysning skal designes til at være diskret og ikke forstyrrende, så det bidrager til at integrere anlægget i landskabet og undgå visuel støj.

Regnvandsbassinerne skal have en naturpræget karakter og tilpasses terrænet bedst muligt for at skabe fysisk variation for flora og fauna.

Områder, der har været anvendt til sidetag, foreslås efterbehandlet til natur med overdrevslignende karakter og mulighed for ekstensiv afgræsning. Terrænet vil så vidt muligt fremstå med den naturlige variation som råstofindvindingen efterlader, dog med mulighed for landskabelig tilpasning i udvalgte områder. Efterbehandlingen udføres så vidt muligt uden brug af muld således, at flest mulige arealer efterlades med blotlagt mineraljord. Der kan etableres mindre skrab eller fladvandede områder af hensyn til fugle og padder og forbedring af fourageringsmulighederne for flagermus. Udvalgte områder tilsås med henblik på at fremme overdrevslignende vegetation. I andre områder etableres klynger af hjemmehørende træer og buske med henblik på at understøtte fouragerings- og levesteder for hasselmus, flagermus og udvalgte fuglearter Der tinglyses et forbud mod anvendelse af pesticider og gødningsstoffer i overensstemmelse med Region Sjællands retningslinjer i gældende Råstofplan 2020.

## 10.3 Arkæologi og kulturarv

### 10.3.1 Eksisterende forhold

Museum Sydøstdanmark har foretaget en arkæologiske analyse inden for en ca. 14,5 kilometer lang og 600 meter bred undersøgelseskorridor i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen.

Inden for undersøgelsesområdet er kulturhistoriske bevaringsværdier ved Vester Egede Kirke udpeget i Faxe Kommunes Kommuneplan 2021. Udpegningen har til formål at bevare indkigget til kirken.

Holmegaard Gods og de tilhørende dyrkningsarealer er i Næstved Kommunes Kommuneplan 2021 udpeget som værdifuldt kulturmiljø med det formål at sikre det velbevarede herregårdslandskab samt selve herregården, som er Sjællands eneste bindingsværksherregård.

Roskilde-Køge-Næstved-Masnedsundbanen (Lille Syd) og tilhørende stationsbygninger er udpeget som værdifuldt kulturmiljø i Næstved Kommunes Kommuneplan 2021.

Gisselfeld Gods og de tilhørende arealer er udpeget som værdifuldt kulturmiljø i Faxe Kommunes Kommuneplan 2021. Gisselfeld Gods, som er et af Danmarks største og opført som et forsvarsanlæg med engelsk park, indgår i undersøgelsesområdet, der berører den sydligste del af det udpegede værdifulde kulturmiljø. Anlægsprojektet påvirker ingen fredede bygninger eller bygninger med høj bevaringsstatus inden for udpegningen.

Vester Egede er udpeget som værdifuldt kulturmiljø i Faxe Kommunes Kommuneplan 2021. Projektområdet med arbejdsarealer overlapper en større del af udpegningen, herunder Christianslund, som er en bygning med høj bevaringsstatus.

Yderligere berøres stjerneudskiftningen syd for den historiske landsby Gødstrup, der er udpeget som værdifuldt kulturmiljø i Næstved Kommunes Kommuneplan 2021, og som indgår i Gødstrups kulturhistorie. Kulturmiljøet er sårbart overfor væsentlige ændringer af arkitekturen eller nedrivning, samt ændringer af vejforløb og omgivelser.

Undersøgelsesområdet er meget rigt på beskyttede sten- og jorddiger, og i alt 19 diger påvirkes af anlægsprojektet. Karakteristisk for områdets digestruktur er, at digerne fremhæver mark- og ejendomsstrukturen omkring udskiftningen, herunder stjerneudstykning af Gødstrup og Vester Egede. Der er også rester af en stjerneudstykning ved Toksværd syd for projektområdet. Derudover findes markante diger omkring skovene, der som hovedregel er anlagt efter Fredskovforordningens vedtagelse i 1805. Formålet med skovdigerne var at beskytte skovenes opvækst ved at holde dyrene ude.

Den arkæologiske analyse udarbejdet af Museum Sydøstdanmark viser, at der kun er registreret relativt få fortidsminder langs linjeføringen. Der er registreret flest i den vestlige del af projektområdet, hvor der er udgravet flere bopladser med hustomter fra jernalderen. Derudover er der mange fortidsminder ved Porsmosen samt omkring landsbyerne Holme Olstrup og Toksværd. Der er tre ikke-fredede fortidsminder inden for projektområdet

### 10.3.2 Påvirkning i anlægsfasen

Den bevaringsværdige bygning Christianslund ligger op til Gisselfeldvej, hvor der skal udføres anlægsarbejde i forbindelse med omlægning af vejen. Det forudsættes, at anlægsarbejdet udføres under hensyn til bygningen, og at denne derfor ikke vil blive påvirket.

I anlægsfasen kan der ske gennembrud eller fjernelse af beskyttede diger. Den del af digerne, der påvirkes midlertidigt af anlægsarbejderne, vil blive søgt retableret.

Anlægsprojektet medfører ingen påvirkning på fredede fortidsminder.

Museum Sydøstdanmark har udpeget otte arealer, hvor der er høj eller forhøjet risiko for at der kan findes skjulte fortidsminder. Arkæologiske værdier vurderes at være sårbare over for gravearbejder, da det ikke kan forudsættes, at museet kan sikre jordfæstede fund, inden anlægsarbejdet påbegyndes. Foruden den arkæologiske analyse er der et udpeget et kulturarvsareal inden for projektområdet syd for Gødstrup. Der er fundet yderligere bopladsspor, og hele plateauet formodes derfor at rumme bopladsspor, og der er dermed stor sandsynlighed for at støde på genstande af arkæologisk værdi i området. Yderligere kan grundvandssænkning i anlægsfasen medføre påvirkning af arkæologiske fund inden for kulturarvsarealet.

### 10.3.3 Påvirkning i driftsfasen

Vester Egede Kirke er i dag gemt i landskabet grundet beplantning og fungerer derfor ikke som et pejlemærke i landskabet. Motorvejen vil ikke sløre indkigget til kirken, ligesom motorvejen ikke vil kunne ses fra kirkeomgivelserne.

Kulturmiljøet Holmegaard Gods og de tilhørende dyrkningsarealer påvirkes permanent, da vejanlægget placeres i yderkanten af kulturmiljøet. Derved dannes der en ny visuel og fysisk afgrænsning af kulturmiljøet mod syd. Motorvejen vil udgøre en markant visuel barriere i landskabet og bryde med det relativt åbne og karakteristiske herregårdslandskab, da den indenfor kulturmiljøet etableres på en dæmning.

Linjeføringen krydser jernbanen Lille Syd nordøst for Holme Olstrup. Motorvejen foreslås ført over jernbanen og vil ikke påvirke kulturmiljøet. Holme Olstrup Station påvirkes ligeledes ikke af motorvejen.

Motorvejen berører kun den sydligste del af kulturmiljøet Gisselfeld Kloster og vil hverken påvirke karakteristiske bygninger eller alléstrukturer.

Motorvejen vil ligge inden for det værdifulde kulturmiljø Vester Egede, men vurderes ikke at udgøre en større påvirkning af byen som kulturmiljø, da den ikke vil sløre landsbyens kulturhistoriske og arkitektoniske helhedsindtryk.

Da dele af stjerneudskiftningen fjernes ved etablering af motorvejen, påvirkes det værdifulde kulturmiljø Gødstrup.

I alt berøres 19 beskyttede diger, som har stor kulturhistorisk værdi, men flere er i dårlig tilstand og flere steder overgroet eller helt forsvundet. For to af digerne syd for Gødstrup er dele af det oprindelige stendige dog stadig bevaret, mens skovdigerne omkring Hesede Skov generelt er velbevarede.

### 10.3.4 Afværgeforanstaltninger

Den del af digerne, der midlertidigt påvirkes af anlægsarbejderne, vil blive søgt retableret.

## 10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder

### 10.4.1 Eksisterende forhold

Inden for undersøgelsesområdet findes en række forskellige områder til rekreativ anvendelse, herunder stiforbindelser, foreninger samt idræts- og friluftsanlæg m.v. Der henvises til lovforslaget pkt. 10.5 Friluftsliv og rekreative forhold.

Holmegaard Gods og Gisselfeld Kloster udlejer jagtarealer i kortere og længere perioder.

Oplevelsesparken Camp Adventure og forlystelsesparken BonBon-Land ligger begge beliggende indenfor undersøgelsesområdet.

Region Sjælland har i Råstofplan 2020 udlagt råstofinteresseområde ved Vester Egede, som omfatter råstoftyperne sand, grus og sten.

Størstedelen af anlægsprojektet, med undtagelse af Hesede Skov, ligger indenfor de kommunale udpegninger af særligt værdifulde landbrugsområder i de gældende kommuneplaner for Næstved Kommune og Faxe Kommune.

### 10.4.2 Påvirkning i anlægsfasen

De rekreative interesser vil primært blive påvirket af anlægsstøj, begrænsning i adgangsforhold samt arealinddragelse.

Delarealer, herunder skovarealer som benyttes til jagt og rekreativ færdsel, vil blive inddraget i længere perioder til anlægsarbejder.

Anlægsprojektet vil desuden udgøre en markant barriere for færdsel, særligt på tværs af det store sammenhængende skovområde Hesede Skov, Ny Dyrehave og Denderup Vænge. Den nuværende landevej udgør dog allerede i dag en barriere, men projektet må forventes at forstærke barriereeffekten og have betydning for den rekreative anvendelse på tværs af de sammenhængende skovområder.

Derudover kan anlægsstøjen påvirke brugeroplevelsen af nogle rekreative områder, men støjen vurderes ikke at ville forhindre den rekreative brug.

Adgangsforhold til fritids- og idrætsforeninger, samt skovbørnehaven vil blive ændret, samtidigt med at der kan være støjgener fra anlægsarbejderne.

Påvirkningen af BonBon-Land vurderes at være begrænset, da forlystelsesparker generelt ikke er støjfølsomme, og anlægsprojektet ikke inddrager parkens areal.

Oplevelsesparken Camp Adventure vil blive påvirket af anlægsprojektet bl.a. som følge af inddragelse af areal, der skal anvendes til midlertidige arbejdsarealer. Det omfatter bl.a. arealer, som er udlagt til overnatningsmuligheder, og som dermed er støjfølsomme, selvom disse overnatningsmuligheder endnu ikke er etableret på tidspunktet for gennemførelse af miljøkonsekvensvurderingen.

Jagt kan blive påvirket af anlægsstøj, samt af inddragelse af arealer, hvilket kan afholde vildt fra at opholde sig i området. Anlægsarbejderne vil primært foregå inden for almindelig arbejdstid, men det kan ikke udelukkes, at arbejdet kan overlappe med tidspunkter, hvor der er jagt.

Midlertidige arealinddragelse betyder endvidere, at de berørte landbrugsarealer ikke kan dyrkes. Derudover vil kørsel med tungt maskinel kunne forårsage traktose, der påvirker jordens struktur og kvalitet, særligt evnen til at optage vand, og arealerne kan således være dårligt drænede efter endt anlægsfase. Arealernes dyrkningsværdi vil derfor være påvirket i en længere periode, efter de er tilbageleveret til ejer. Motorvejen forventes udført i etaper, og arbejdsarealerne vil derfor være placeret langs forskellige dele af strækningen i forskellige perioder og varighed. Inddragelse af konkrete arealer til arbejdsområde forventes derfor at være kortere end den samlede anlægsfase.

Befolkningen vil blive påvirket af støj fra anlægsarbejderne. Se nærmere i lovforslagets pkt. 10.6 Støj og vibrationer.

Befolkningen vil også blive påvirket af lys og visuelle forandringer som følge af anlægsarbejdet, ligesom trafikale ændringer, herunder omkørsler, midlertidige vejlukninger, hastighedsbegrænsninger m.v., vil medføre gener for lokale beboere. I anlægsfasen vil arealinddragelse og anlægsaktiviteter desuden begrænse mulighederne for rekreativ brug af området og forringe dets rekreative kvaliteter.

### 10.4.3 Påvirkning i driftsfasen

Motorvejen vil udgøre en fysisk og visuel barriere, idet den gennemskærer rekreative områder og landbrugsarealer, samtidig med at adgangen til arealer kan blive ændret som følge af anlægsprojektet. Områder nær motorvejen vil desuden være udsat for støj og visuelle påvirkninger fra tekniske anlæg, hvilket vil forringe oplevelsen af aktiviteter i de rekreative områder. Påvirkningen af de rekreative forhold vil være væsentlig i lokalt perspektiv, selvom friluftsaktiviteter fortsat vil kunne finde sted.

I driftsfasen vil påvirkningen af de rekreative interesser bestå af arealinddragelse, ændrede adgangsforhold og trafikstøj. Arealinddragelsen omfatter skovarealer, der benyttes til jagt, ridning, vandreture og anden rekreativ færdsel, og projektet vil udgøre en barriere for færdsel, særligt på tværs af det store sammenhængende skovområde Hesede Skov, Ny Dyrehave og Denderup Vænge.

Få boliger vil blive udsat for støj over de vejledende grænseværdier for vejstøj som følge af motorvejens etablering, men trafikken vil kunne høres i området, hvilket udgør en væsentlig ændring af trafikstøjpåvirkningen. Se nærmere i lovforslagets pkt. 10.6 Støj og vibrationer.

De udpegede særligt værdifulde landbrugsområder, der berøres af motorvejens linjeføring, udtages af landbrugsdrift, og udpegningen kan dermed forventes ophævet. Det drejer sig om i alt ca. 74 ha, hvoraf 51 ha ligger i Næstved Kommune og 23 ha i Faxe Kommune.

Ved anlægsprojektet inddrages der permanent ca. 11 ha af de arealer, der er udlagt til råstofinteresseområde i Region Sjællands Råstofplan 2020. Fremtidige råstofindvindingstilladelser i den øvrige del af området kan forventes at indeholde vilkår om minimumsafstand til motorvejen, samt fladere hældninger på den nærmeste gravefront, hvilket yderligere vil reducere størrelsen på den tilgængelige råstofforekomst.

## 10.5 Friluftsliv og rekreative forhold

### 10.5.1 Eksisterende forhold

Undersøgelsesområdet gennemskærer et sammenhængende skovområde bestående af Hesede Skov, Ny Dyrehave og Denderup Vænge. Skovene udgør tilsammen et stort rekreativt område, som dog allerede er opdelt af rute 54. Der findes enkelte passager over og under vejen, men mange stiforløb afbrydes ved rute 54.

Hesede Skov er et kuperet område præget af dødishuller. Skoven indeholder flere mindre rekreative områder såsom Paradishaven, Svenskekløften og skoven omkring restauranten Villa Gallina. I Denderup Vænge tæt ved grænsen til Faxe Kommune er en skovbørnehave.

Der er ikke eksisterende rekreative ruter udpeget i henholdsvis Næstved Kommunes Kommuneplan eller Faxe Kommunes Kommuneplan indenfor undersøgelsesområdet.

Inden for undersøgelsesområdet findes flere mindre vej- og stiforløb, der kan have en rekreativ funktion og værdi for færdslen for bløde trafikanter. Desuden findes der flere kortere stiforløb i området omkring Holme Olstrup og Toksværd. I Hesede Skov findes en afmærket motionsrute, en såkaldt ”Hjertesti” på ca. 6 kilometer, som starter ved parkeringspladsen ved indgangen til Paradishaven på Gisselfeld Kloster.

Oplevelsesparken Camp Adventure i Faxe Kommune og forlystelsesparken BonBon-Land i Næstved Kommune ligger inden for undersøgelsesområdet.

Derudover ligger Rønnede Golfklub i den østlige del af undersøgelsesområdet.

Rute 54 går tæt forbi Holme Olstrup, Toksværd og Boserup, hvor der er foreningsliv med idræts- og friluftsanlæg, herunder Sydsjællands Ponytrav, Holmegaard Skytteforening, KFUM Spejder Toksværd, Næstved Modelflyveklub m.fl.

Ud over de udpegede rekreative områder og særlige friluftsområder findes grønne områder, som ofte anvendes til rekreative formål, herunder Røde Bro ved Holmegaard Mose og Harpelev Skov ved Holme Olstrup i Næstved Kommune samt Vesterlunden ved landsbyen Vester Egede i Faxe Kommune.

I undersøgelsesområdet ligger de to godser, Holmegaard Gods og Gisselfeld Kloster, hvor det er muligt at leje jagtarealer i kortere eller længere perioder.

### 10.5.2 Påvirkning i anlægsfasen

Påvirkningen af de rekreative interesser vil overvejende bestå af anlægsstøj, ændrede adgangsforhold og arealinddragelse.

Delarealer, herunder skovarealer som benyttes til jagt og rekreativ færdsel, vil blive inddraget i længere perioder til anlægsarbejder.

Jagt kan blive påvirket af anlægsstøj og af arealinddragelsen, hvilket vil kunne afholde vildt fra at opholde sig i området. Anlægsarbejderne vil primært foregå inden for almindelig arbejdstid, men det kan ikke udelukkes, at arbejdet vil overlappe med tidspunkter, hvor der er jagt.

Anlægsprojektet vil desuden udgøre en markant fysisk barriere for færdsel, særligt på tværs af det store sammenhængende skovområde Hesede Skov, Ny Dyrehave og Denderup Vænge. Den nuværende landevej udgør dog allerede i dag en barriere, men projektet må forventes at forstærke barriereeffekten og have betydning for den rekreative anvendelse. Derudover kan anlægsstøjen påvirke brugeroplevelsen af de rekreative områder, men støj vurderes ikke at ville forhindre den rekreative brug.

Adgangsforhold til fritids- og idrætsforeninger vil blive ændret, samtidigt med at der kan være støjgener fra anlægsarbejderne.

### 10.5.3 Påvirkning i driftsfasen

Motorvejen vil udgøre en markant fysisk barriere for færdsel, særligt på tværs af det store sammenhængende skovområde Hesede Skov, Ny Dyrehave og Denderup Vænge. Den nuværende landevej udgør dog allerede i dag en barriere, men projektet må forventes at forstærke barriereeffekten og have betydning for den rekreative anvendelse.

De rekreative interesser vil også blive påvirket af inddragelse af areal til brug for anlægsprojektet og ændring i adgangsforhold. Arealinddragelsen omfatter bl.a. skovarealer, som benyttes til jagt, ridning, vandreture og anden rekreativ færdsel.

Derudover kan trafikstøj påvirke brugeroplevelsen af de rekreative områder, men støj vurderes ikke at ville forhindre den rekreative brug.

### 10.5.4 Afværgeforanstaltninger

Afspærring af stiforbindelser skal være så korte som muligt, og det skal tilstræbes, at midlertidigt omlagte ruter ikke bliver meget længere end de nuværende. Stiforbindelser og omlagte stier skal omlægges med hensyn til trafiksikkerhed for brugerne.

Der foreligger et tilvalg til anlægsprojektet i form af ny passage på tværs af motorvejen, som vil kunne forbinde skovområder i Hesede Skov nord og syd for motorvejen, hvilket vil forbedre den rekreative anvendelse. Se nærmere om tilvalg i lovforslagets pkt. 3.1.5 Tilvalg.

## 10.6 Støj og vibrationer

### 10.6.1 Eksisterende forhold

Den foreslåede linjeføring ligger i det åbne land og passerer flere bysamfund, herunder Holme Olstrup, Ravnstrup, Gødstrup, Toksværd og Vester Egede. Der er flere boliger i det åbne land, der ligger forholdsvis tæt på den kommende motorvej. Flere ejendomme, der er berørt af anlægsprojektet, er allerede overtaget af Vejdirektoratet.

### 10.6.2 Påvirkning i anlægsfasen

De primære støjkilder vil stamme fra anlægsarbejder i forbindelse med etablering af motorvejen. Anlægsarbejderne strækker sig over hele anlægsfasen, men arbejderne gennemføres ikke samtidigt på hele strækningen. Den enkelte nabo vil derfor opleve perioder med anlægsaktivitet i nærheden og perioder uden aktivitet, hvor arbejderne gennemføres på andre dele af strækningen.

Anlægsstøjen ved etablering af motorvejen forventes at overstige 70 dB(A) i en afstand af ca. 25-45 meter fra anlægsarbejderne. Det vil således kun være et meget begrænset antal boliger, der vil blive udsat for støjniveauer over den vejledende grænseværdi på 70 dB (A) ved anlægsarbejder i dagperioden (hverdage 07-18).

Derudover kan der forekomme særligt støjende aktiviteter ved anlæg af større bygværker, herunder faunapassager og broer. Anlægsstøjen vil overstige 70 dB(A) i en afstand på op til ca. 200 meter ved etablering af spuns i dagperioden (hverdage 07-18). Indenfor denne afstand er der én enkelt bolig. I det tilfælde, at det er nødvendigt at gennemføre anlægsarbejder på bygværker udenfor dagperioden, vurderes anlægsstøjen at overstige 40 dB(A) i en afstand på op til ca. 200 meter. Inden for denne afstand er der ca. 600 boliger.

Ved udgravning af råstoffer ved Boserup og Vester Egede vurderes op til ca. 65 boliger at kunne blive belastet med støjniveauer over 40 dB(A), mens ca. to boliger ved Boserup kan blive belastet med støjniveauer over 70 dB(A).

Der kan forekomme mærkbare vibrationer i boliger inden for en afstand af ca. 120 meter fra rammearbejder (nedramning af spunsvægge eller fundamentspæle). Bygninger, som ligger tættere på rammearbejde end 15 meter, kan blive udsat for vibrationer, der kan medføre bygningsskader. I tilfælde af en sådan risiko, vil anlægsarbejdet blive tilrettelagt med henblik på at minimere denne risiko.

Anlægsarbejderne vil primært blive udført på hverdage i dagperioden (kl. 07-18). Det forventes dog, at der i visse perioder vil være behov for anlægsarbejder uden for dagperioden i forbindelse med etablering af større bygværker, herunder anlæg af dæmning og bro til krydsning af jernbanen Lille Syd. Her vil støjen fra anlægsarbejder, der udføres i nærheden af boliger, overskride den normale støjgrænse på 40 dB(A). For de mest støjende arbejder, der udføres udenfor normal arbejdstid, vil grænseværdien overskrides selv i stor afstand (op til 2 kilometer) fra anlægsarbejdet.

Anlægsarbejdet vil også medføre kørsel med lastbiler på offentlig vej uden for det egentlige anlægsområde, da der vil være behov for bortkørsel og tilkørsel af materialer udefra. Kørslen vil foregå til og fra de midlertidige lokale depoter, der etableres i anlægsfasen. De konkrete køreruter og adgang til byggepladserne fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen af anlægsarbejdet.

### 10.6.3 Påvirkning i driftsfasen

Anlæg af en motorvej mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved vil ændre støjbilledet for mange beboere nær det nye vejanlæg, særligt for de ejendomme der ligger nord for den eksisterende rute 54 og tættest på den nye motorvej.

Når motorvejen er taget i brug, vil naboerne langs eksisterende rute 54 blive aflastet for trafik og støj.

I 2040 vil ca. 350 boliger være belastede med støjniveauer over 58 dB som følge af anlægsprojektet, hvoraf ca. 27 boliger vil være stærkt støjbelastede. Hvis motorvejen ikke anlægges, forventes ca. 400 boliger at være belastet med støj over 58 dB i 2040. Der vil således være en reduktion på ca. 50 støjbelastede boliger som følge af projektet.

### 10.6.4 Afværgeforanstaltninger

For at minimere støjgener for omgivelserne i anlægsfasen, vil der bl.a. blive stillet krav til entreprenørerne om tilrettelæggelse af anlægsarbejderne, så naboerne generes mindst muligt. Der vil desuden blive lagt vægt på at sikre et højt informationsniveau over for naboerne, samt på varsling af særligt støjende aktiviteter og deres forventede varighed.

På baggrund af støjberegningerne foreslås det at etablere støjafskærmning med en samlet længde på op til ca. 3.700 meter på tre lokaliteter ved henholdsvis Holme Olstrup syd for motorvejen, ved Ravnstrup nord for motorvejen og ved Vester Egede nord for motorvejen.

På strækningen ved Holme Olstrup foreslås det at etableret støjafskærmning syd for motorvejen med en udstrækning på mindst ca. 1.150 meter i længden og et støjbeskyttelsesniveau svarende til en støjskærm på 6 meter. Der forventes at være tilstrækkelige mængder af jord i projektet til opbygning af støjvolde, så der kan etableres både støjskærme med en højde på 6 meter og støjvolde i en højde på 10-12 meter. Det er miljøvurderet, at støjafskærmningen kan forlænges med støjvolde over en strækning på ca. 600 meter, hvilket vil forbedre den samlede støjreduktion ved Holme Olstrup.

Ved Ravnstrup nord for motorvejen foreslås en ca. 850 meter lang støjskærm med en højde på ca. 6 meter. Endvidere foreslås en ca. 1.100 meter lang støjskærm ved Vester Egede i en varierende højde på op til 6 meter som følge af terrænforholdene.

Med udgangspunkt i den mængde jord i projektet, som vil være til rådighed for støjvolde, vil den præcise placering og udformning af støjafskærmningen vil blive endeligt fastlagt i detailprojekteringen

Vejdirektoratet etablerer en støjisoleringsordning til støjbelastede boliger. Ordningen omfatter typisk tilskud til udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Støjisolering iværksættes for boliger, som har et højt støjniveau (>63 dB). Se nærmere i lovforslaget pkt. 10.13 Støjisoleringsordningen.

## 10.7 Natur og biodiversitet

### 10.7.1 Eksisterende forhold

Naturforhold er undersøgt ved brug af eksisterende data og gennemførelse af feltundersøgelser i 2024. Feltundersøgelserne er foretaget inden for et undersøgelsesområde, der er betydelig større end det areal, der skal eksproprieres midlertidigt og permanent til projektet.

Ved feltundersøgelserne er der undersøgt for § 3-beskyttet natur, skovarealer (fredskov) og småbiotoper, vandløb og vandhuller samt eftersøgt for relevante bilag IV-arter. Desuden er fredede, sjældne og invasive arter registreret. I forbindelse med feltundersøgelserne er der tillige gennemført besigtigelse og vurdering af sten- og jorddiger samt ledelinjer og registreret fugle i udvalgte områder.

Der er ligeledes foretaget registrering af svampe og insekter i udvalgte områder for at vurdere den generelle biodiversitet i undersøgelsesområdet.

Feltundersøgelserne er suppleret af eksisterende data fra offentlige databaser, samt med oplysninger fra feltundersøgelser i 2015, udført i forbindelse med VVM-vurderingen fra 2016.

Hovedparten af de § 3-beskyttede naturområder inden for undersøgelsesområdet er i moderat til ringe naturtilstand. To lokaliteter har god naturkvalitet, herunder et fattigkær i Hesede Skov med lang kontinuitet. Fattigkæret og et moseområde med god naturkvalitet friholdes derfor med den foreslåede linjeføring Nord igennem skoven.

Enkelte § 3-beskyttede vandhuller inden for undersøgelsesområdet har god naturkvalitet.

Anlægsprojektet krydser fem målsatte og beskyttede vandløb, som er omfattet af vandplanlægningen. Af disse er tre i samlet dårlig økologisk tilstand, mens to er i moderat økologisk tilstand. Alle vandløb er målsat til god økologisk og kemisk tilstand. Vandløb er nærmere beskrevet i lovforslagets pkt. 10.9 Overfladevand.

Der er i forbindelse med feltundersøgelserne og miljøkortlægningen registreret ti flagermusarter, syv paddearter, markfirben og 80 arter af ynglefugle. Der er desuden registreret flere arter af mårdyr, ræv og grævling, samt hjortevildt, herunder de større hjortearter kron- og dåvildt.

Hasselmus er eftersøgt intensivt, men er ikke fundet i området. Bilag IV-arterne grøn mosaikguldsmed, lys skivevandkalv, natlyssværmer og odder er ligeledes eftersøgt, men blev ikke fundet i forbindelse med feltundersøgelserne.

Den centrale del af projektstrækningen går gennem de sammenhængende skovområder Hesede Skov og Denderup Vænge, der ejes af Gisselfeld Kloster. De to skove udgør tilsammen et areal på ca. 1.385 ha. Den eksisterende rute 54 gennemskærer i dag skovområderne. Hovedparten af de skovområder, som vil blive berørt af anlægsprojektet, er generelt præget af intensiv skovdrift, heriblandt produktion af pyntegrønt og juletræer med lav kontinuitet. Øvrige dele af skovområderne er bl.a. bøgeskov med længere kontinuitet og yngre løvtræsbevoksninger. I skovområdet omkring Gisselfeld Kloster findes en tæt bestand af dåvildt. Den øvrige del af projektstrækningen er for størstedelen landbrugsjord med lav naturværdi.

Store dele af anlægsprojektet går igennem områder, der i gældende kommuneplaner er udpeget som økologisk forbindelse, områder med naturbeskyttelsesinteresser, samt potentielle økologiske forbindelser og områder med potentielle naturbeskyttelsesinteresser.

Der er derudover et større antal beskyttede sten- og jorddiger inden for undersøgelsesområdet.

Der er registreret flere invasive arter, herunder rød hestehov.

### 10.7.2 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsprojektet vil midlertidigt og permanent berøre en række § 3-naturområder, herunder eng, mose, overdrev og vandhuller, samt to mindre moseområder i fredskov, som er omfattet af beskyttelsen i skovlovens § 28. I alt inddrages ca. 1,3 ha beskyttet natur til brug for anlægsprojektet, heraf ca. 0,4 ha til midlertidige arbejdsarealer.

Der fjernes ti § 3-vandhuller helt eller delvist. Heraf er seks vandhuller levested for padder, der er fredet på baggrund af enten habitatdirektivets bilag IV eller artsfredningsbekendtgørelsen. Vandhullerne erstattes med ny erstatningsnatur ud fra en konkret vurdering af naturtilstanden. Afværgeforanstaltninger behandles nedenfor i lovforslagets pkt. 10.7.5.

Ca. 7,2 ha fredskov inddrages permanent til anlægsprojektet og ca. 1,2 ha fredskov inddrages til midlertidige arbejdsarealer m.v. Fældet fredskov erstattes ved etablering af erstatningsskov. Afværgeforanstaltninger behandles i lovforslagets pkt. 10.7.5.

Der vil ske fældning af to træer, som i miljøkonsekvensvurderingen er udpeget som værdifulde på grund af deres landskabelig værdi, vurderet ud fra træernes størrelse, struktur og/eller udseende.

Der skal gennembrydes flere levende hegn og beskyttede sten- og jorddiger. Digernes biologiske værdi vurderes generelt at være lav, men hegn, diger og vandløb kan alle have funktion som ledelinje for dyr. De vigtigste ledelinjer bevares, herunder langs vandløbene.

Anlægsprojektet vil også helt eller delvist påvirke tre vildtremiser, ni kratarealer og en del af en tidligere grusgrav.

Anlægsarbejderne vil påvirke de fleste dyr i området negativt som følge af støj, lys, kørsel med tunge maskiner m.v. Dette gælder både pattedyr, herunder hare, rådyr, dådyr og krondyr m.v., samt fugle, som midlertidigt vil blive fortrængt til alternative områder, mens anlægsarbejderne foregår. Der vil desuden være påvirkning af fredede arter omfattet af artsfredningsbekendtgørelsen, herunder flere padder. Det vurderes, at selve arealinddragelsen vil udgøre den største negative påvirkning, idet levesteder vil blive fjernet eller ødelagt som følge af anlægsarbejdet. Det gælder alle områder, som motorvejen gennemskærer, men den væsentligste påvirkning vil være i skove, levende hegn og øvrige naturområder.

Der vil være anlægsarbejde på arealer, hvor der er registreret invasive arter. Jord, der kan indeholde frø, rod- eller stængeldele, håndteres forsvarligt, så spredning af de invasive arter undgås.

### 10.7.3 Påvirkning i driftsfasen

Anlægsprojektet vil medføre, at ca. 1,3 ha § 3-beskyttede naturarealer og ca. 7,2 ha fredskov inddrages permanent til vejanlægget.

Anlægsprojektet vil medføre yderligere fragmentering af Hesede Skov og Denderup Vænge, og mellem den eksisterende rute 54 og motorvejen vil et område på ca. 9,5 ha med gamle bøge- og egetræer i Hesede Skov stå tilbage mellem de to veje.

Derudover vil et større antal beskyttede sten- og jorddiger, flere levende hegn og enkelte mindre vildtremiser blive fjernet permanent.

Etablering af anlægsprojektet vil skabe en stor barriere for dyr i området og opsplitte bestande på den ene eller anden side af vejanlægget. For at sikre den økologiske funktionalitet for områdets bilag IV-arter etableres faunapassager på tværs af motorvejen således, at dyr kan krydse vejen. Faunapassagerne vil kunne anvendes af en lang række dyrearter og vil mindske vejanlæggets barriereeffekt generelt. Faunapassagerne placeres ved naturlige ledelinjer b.la. ved underføringer af vandløb og de områder, hvor feltkortlægning og miljøkonsekvensvurderingen har vist, at der er behov for passager. Faunapassagerne er beskrevet nærmere i lovforslagets pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

Faunapassagernes funktion understøttes af hegn, beplantning og erstatningsnatur ved passagernes mundingszoner, som leder dyr mod de steder, hvor de kan krydse motorvejen. Vildthegn langs hele motorvejsstrækningen vil desuden reducere risikoen for ulykker som følge af kollisioner mellem hjortevildt og trafikanter.

Etablering af motorvejen vil medføre et lokalt tab af biodiversitet, primært som følge af rydning af skovområder, der fjerner levesteder for flere dyrearter.

Arealer anvendt til råstofindvinding til brug for anlægsprojektet (sidetag) vil blive efterbehandlet med henblik på senere udvikling til naturområder.

I Hesede Skov og Denderup Vænge vil trafikken på motorvejen medføre lys- og støjpåvirkning af fugle og flagermus i området.

### 10.7.4 Bilag IV-arter

I miljøkonsekvensvurderingen er det vurderet, hvilke bilag IV-arter og tilhørende egnede leve- og rastesteder, der har været relevante at eftersøge ved feltundersøgelser. Vurderingen er baseret på registreringer i offentligt tilgængelige databaser, oplysninger fra VVM-rapport fra 2016, luftfotos m.v.

Ved feltundersøgelser i 2024 er der eftersøgt flagermus, odder, stor vandsalamander, hasselmus, spidssnudet frø, springfrø, markfirben, grøn mosaikguldsmed, stor kærguldsmed, lys skivevandkalv og natlyssværmer.

##### 10.7.4.1 Flagermus

I 2024 er der gennemført målrettede flagermusundersøgelser i foråret, yngleperioden og sensommeren. Formålet med undersøgelserne var at identificere, hvilke arter, der forekommer i området, fordelingen langs den samlede strækning, samt kortlægge ynglekolonier, mellemkvarterer, ledelinjer og nøglehabitater.

Ved feltundersøgelserne er der registreret dværgflagermus, troldflagermus, pipistrelflagermus, brunflagermus, sydflagermus, skimmelflagermus, vandflagermus, frynseflagermus, bredøret flagermus og brun langøre. De samme arter blev registreret i forbindelse med undersøgelserne i 2015.

Fire potentielle nøglehabitater er undersøgt. På baggrund af feltundersøgelserne vurderes det, at Gødstrup Engsø udgør nøglehabitat for dværgflagermus og vandflagermus på grund af konstant aktivitet fra solnedgang til solopgang. Det vurderes desuden, at brunflagermus finder føde inden for området som følge af søens høje insektproduktion. Øvre Suså vurderes at udgøre nøglehabitat til fouragering for dværgflagermus. Hesede Skov og Denderup Vænge udgør vigtige habitater for alle registrerede arter.

Der er gennemført undersøgelse af træer og bygninger, der forventes nedrevet, i en afstand på 200 meter fra linjeføringen. Der er ikke fundet ynglekolonier eller mellemkvarterer i træer eller bygninger, hvilket også var tilfældet ved undersøgelserne i 2015.

Det vurderes, at minimum 13 flagermusegnede træer skal fældes som følge af anlægsprojektet. Ved fældning af flagermusegnede træer vil der blive udpeget erstatningstræer som nærmere beskrevet i pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

Der er undersøgt for flagermus i 15 bygninger, hvoraf kun én bygning på ejendommen Ny Næstvedvej 83 vurderes at udgøre dagsrest for dværgflagermus baseret på observationer af et udflyvende individ. Proceduren ved eventuel nedrivning af bygningen beskrives nærmere i pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

Der er undersøgt 13 ledelinjer, der vurderes at forbinde egnede raste- og fødesøgningsområder langs linjeføringen. Der er i flagermusenes yngleperiode registreret aktivitet ved syv af de undersøgte ledelinjer, og i sensommeren ved tre ledelinjer. Samlet er der ved undersøgelserne registreret aktivitet ved ni ledelinjer, hvor anlægsarbejdet vil påvirke syv ledelinjer. Dette vil skabe brud i ledelinjerne på op til 80 meter, hvilket vil påvirke flagermusenes brug af ledelinjerne negativt.

I anlægsfasen kan flagermus blive forstyrret af lys fra arbejds- og sikkerhedsbelysning i de områder, hvor anlægsarbejderne er tæt på træbevoksninger, søer, moser og lignende.

I driftsfasen vil de væsentligste påvirkninger være barriereeffekter og opsplitning af bestande, ligesom trafik på motorvejen vil medføre støj og lyspåvirkning i de yderste dele af Hesede Skov og Denderup Vænge.

Det vurderes, at støj i driftsfasen vil påvirke flagermusenes generelle fouragering i et mindre område på ca. 18 ha i den sydlige del af Hesede Skov. Da det støjpåvirkede område udgør en ubetydelig andel af skoven, og da området ikke er et vigtigt fourageringsområde for flagermus, vurderes støjen i driftsfasen ikke at medføre nogen væsentlig påvirkning.

Det foreslås at etablere otte faunapassager til flagermus, herunder fire i Hesede Skov og Denderup Vænge, med henblik på at lede flagermus på tværs af motorvejen og dermed sikre opretholdelse af den økologiske funktionalitet.

Den øgede afstand mellem Hesede Skov og Denderup Vænge vurderes ikke at medføre risiko for forsætligt individdrab, da flagermus ledes til faunapassagerne.

Med de indarbejdede afværgeforanstaltninger vurderes der ikke at være risiko for forsætligt individdrab, samtidig med at den økologiske funktionalitet opretholdes. Se nærmere i pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

##### 10.7.4.2 Odder

Der er ikke fundet odder ved feltundersøgelserne i 2024, og det vurderes, at anlægsprojektet ikke vil påvirke artens yngle- og rasteområder.

Odder er dog generelt i fremgang i hele landet, og det må forventes, at alle typer af åbne vandløb kan anvendes af arten. Den kan således potentielt forekomme langs alle vandløb inden for projektområdet. Supplerende undersøgelser i flere mindre vandløb i projektområdet viste ingen spor efter odder.

Anlægsarbejdet kan midlertidigt forstyrre og fortrænge odder fra at søge føde i vandløbene i og omkring anlægsprojektet. Odderen er dog nataktiv, og da anlægsarbejder primært udføres i dagtimerne, vil der ikke være forstyrrelse.

Der vil blive etableret faunapassager med tørre banketter ved underføringer af vandløb. Faunapassager ved alle åbne vandløb vil sikre, at den økologiske funktionalitet for odder opretholdes i området i driftsfasen.

##### 10.7.4.3 Hasselmus

Der er ikke fundet hasselmus i forbindelse med undersøgelserne i 2024.

I forbindelse med undersøgelserne i 2014/2015 blev der registreret hasselmus i Denderup Vænge, ca. 1 kilometer syd for den eksisterende rute 54, hvilket er det nærmeste sted, hvor arten sidst er registeret.

Grusgravene vest for Camp Adventure vurderes at kunne være egnet til hasselmus. Grusgravene ligger nord for Denderup Vænge. Der blev ikke fundet hasselmus på disse arealer i 2024, og det anses derfor som usandsynligt, at arten skulle have vandret ind i projektområdet, der ligger længere mod nord.

Det kan dermed afvises, at anlægsprojektet vil medføre negative indvirkninger på hasselmusens økologiske funktionalitet, ligesom der ikke vurderes at være risiko for individdrab.

##### 10.7.4.4 Markfirben

Der er i forbindelse med feltundersøgelserne i 2024 fundet markfirben ved fire lokaliteter.

På baggrund af registreringer fra 2022 forudsættes derudover tilstedeværelse af markfirben langs jernbanen ved Holme Olstrup og i Ravnstrup, hvor Ravnstrupvej krydser jernbanen.

Motorvejsbroen over jernbanen vil give skyggepåvirkninger på dele af strækningen langs jernbanen, hvor der i 2024 er fundet markfirben. For at undgå negativ indvirkning på artens yngle- og rasteområder ryddes vegetation langs jernbanen for at sikre lysindfald, ligesom der etableres nye ynglepladser. Se nærmere om afværgeforanstaltninger i pkt. 10.7.5.

Levestederne omkring den eksisterende overføring af Ravnstrupvej berøres ikke af anlægsprojektet.

##### 10.7.4.5 Padder

Der er i forbindelse med feltundersøgelserne fundet stor vandsalamander, spidssnudet frø og springfrø.

Som følge af anlægsprojektet nedlægges seks vandhuller, der udgør yngle- og rasteområder for padder, hvoraf fem er yngle- og rasteområde for bilag IV-arterne springfrø og/eller stor vandsalamander.

Der udlægges ti nye områder til erstatningsnatur, hvor der vil blive etableret erstatningsvandhuller og nye rasteområder.

Placeringen af de nye vandhuller, paddepassager og rastearealer vil sikre, at områdets økologiske funktionalitet for de identificerede arter af padder opretholdes.

Der opsættes paddehegn for at undgå forsætligt individdrab. Se nærmere i pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

##### 10.7.4.6 Stor kærguldsmed, grøn mosaikguldsmed, lys skivevandkalv og natlyssværmer

Der er ikke registreret stor kærguldsmed, grøn mosaikguldsmed, natlyssværmer eller lys skivevandkalv i forbindelse med undersøgelserne i 2024.

I driftsfasen vil arternes levesteder ikke blive påvirket, og det vurderes derfor, at områdets økologiske funktionalitet for alle arter kan opretholdes. Det vurderes desuden, at der ikke er risiko for forsætligt individdrab.

### 10.7.5 Afværgeforanstaltninger

Midlertidige arbejdsarealer skal, så vidt muligt, placeres uden for beskyttede naturarealer, søer, fredskov, skovområder samt levende hegn og diger.

10.7.5.1 § 3-beskyttet natur I områder med beskyttet natur må arbejdsarealet langs vejens tracé maksimalt være fem meter bredt. Naturområder, der grænser op til anlægsarealet, adskilles fra dette med arbejdshegn. Anlægsarbejde på midlertidigt inddragede naturarealer udføres skånsomt, hvilket indebærer særskilt opbevaring af muld fra arealerne til senere genudlægning samt anvendelse af køreplader eller tilsvarende, så naturarealerne efterfølgende kan reetableres evt. suppleret med pleje.

Permanent inddraget natur erstattes med ny natur. Dette gælder også for midlertidig påvirkede arealer, hvor naturtypen ikke kan reetableres, samt for naturarealer, der reduceres til under 2.500 m², hvormed området ikke længere er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Erstatningsnatur etableres for hver naturtype ud fra en konkret vurdering af naturkvaliteten for det pågældende areal.

Naturarealer af moderat naturtilstand erstattes som udgangspunkt i forholdet 1:3, mens natur af ringe eller dårlig tilstand erstattes som udgangspunkt i forholdet 1:2.

Vandhuller under 250 m² erstattes med ét nyt vandhul på ca. 500 m², vandhuller mellem 250-500 m² med to nye vandhuller på hver ca. 500 m², og vandhuller mellem 500-750 m² som udgangspunkt med tre nye vandhuller på hver ca. 500 m².

Dog laves et enkelt erstatningsvandhul på ca. 1.000 m² for at skabe egnet levested for skrubtudse som erstatning for nedlæggelse af vandhul på ca. 500 m².

I alt etableres 18 erstatningsvandhuller der så vidt muligt placeres og udformes, så de understøtter eksisterende paddebestande i området. De nye vandhuller skal være solbeskinnede, have rent vand uden fisk og må gerne udtørre periodevis.

Nedlæggelse af vandhuller skal ske uden for paddernes yngletid i vinterperioden (1. september til 1. april).

Erstatningsvandhuller, der udgør nyt yngle- og rasteområde for bilag IV-arterne stor vandsalamander, spidssnudet frø og springfrø, skal være etableret og funktionelle, før det eksisterende vandhul nedlægges.

Erstatningsnatur placeres så vidt muligt, så den understøtter dyrenes anvendelse af faunapassager.

##### 10.7.5.2 Fredskov

Fældet fredskov erstattes i forholdet 1:2. Midlertidigt berørte fredskovsarealer genplantes, når anlægsarbejderne er afsluttet. Arealer, der reetableres med skov, indgår i beregning af erstatningsarealet.

Ved anlægsarbejder i eller umiddelbart op til fredskov skal arbejdspladsen indrettes, så de yderste træer ikke skades.

##### 10.7.5.3 Pattedyr

Fældning og rydning i Hesede Skov må alene foregå i perioden 1. september til 31. januar uden for dyrenes yngleperiode.

Større pattedyr, herunder krondyr, skal passere den eksisterende rute 54 på terræn for at anvende faunabroen over motorvejen. Af hensyn til trafiksikkerheden anbefales, at hastigheden nedsættes til 60 km/t på en strækning på ca. 200 meter på hver side af faunabroen ved Boserup, gældende fra en time før solnedgang til en time efter solopgang.

Det er politiet, der efter forhandling med vejmyndigheden træffer afgørelse om lokale hastighedsbegrænsninger jf. bekendtgørelse nr. 1312 af 26. november 2024 om færdselsloven. I forbindelse med nedklassificeringen af den eksisterende rute 54 fra statsvej til kommunevej vil Vejdirektoratet gå i dialog med politiet og Næstved Kommune om behovet for hastighedsnedsættelse på strækningen.

Ved tilvalg af en faunabro over eksisterende rute 54 ved Boserup, vil hastighedsnedsættelsen til 60 km/t ikke være nødvendig, da dyrene vil passere vejen via faunabroen.

##### 10.7.5.4 Fugle

Hesede Skov og øvrige områder med ynglende fugle må ikke ryddes for vegetation i fuglenes yngleperiode fra 1. marts til 31. august.

##### 10.7.5.5 Flagermus

I forbindelse med eventuel nedrivning af bygningen på Ny Næstvedvej 83, hvor der er registreret dagsrest for dværgflagermus, vil der ud fra et forsigtighedsprincip blive taget udgangspunkt i et worst-case scenarie, hvor bygningen antages periodevist at være benyttet af flagermus. Nedrivningen gennemføres på et tidspunkt, hvor flagermusene ikke har unger og ikke er i vinterrast, dvs. primo maj eller ultimo august/primo september. Forud for nedrivningen undersøges bygningen for tilstedeværelse af flagermus, så eventuelle dyr kan udsluses. På den måde undgås individdrab. Derudover veteraniseres to træer, og ét træ udpeges til naturligt henfald for at sikre, at flagermusene fortsat har egnede yngle- og rastesteder i området under projektet og efter bygningens nedrivning.

Flagermusegnede træer bevares så vidt muligt. Hvor det er nødvendigt at fælde flagermusegnede træer, erstattes hvert træ ved udpegning af to træer til veteranisering samt et træ til naturligt henfald. De udpegede erstatningstræer skal findes på lokaliteter, hvor støjpåvirkningen fra motorvejen er under 64 dB.

Veteraniseringen udføres ved at etablere kunstige hulheder i træer, der sikres mod fremtidig fældning. Halvdelen af hulhederne etableres i et omfang, så træerne ikke dør, mens den resterende halvdel kan etableres, så træerne på sigt dør. Veteranisering af træer skal foregå mindst seks måneder inden fældning af flagermusegnede træer.

Fældning af flagermusegnede træer kan ske fra slutningen af august til midten af oktober eller fra slutningen af april til starten af juni, dog må hule træer og træer med spættehuller kun fældes i perioden 1. september til 31. oktober.

Anlægs- og arbejdsarealer i tilknytning til skovområder, særligt Denderup Vænge og Hesede Skov, må ikke være belyst i de mørke timer i perioden, hvor flagermusene er aktive (april til oktober), da især brun langøre og bredøret flagermus kan blive påvirket og bortskræmt ved kraftig lyspåvirkning af deres ledelinjer. Lyspåvirkning af tilstødende arealer begrænses ved hensigtsmæssig placering og vinkling af arbejdsbelysning.

I anlægsfasen skal vandløb friholdes for forstyrrelser og belysning uden for normal arbejdstid, og belyste arbejdsarealer må ikke etableres nærmere end 50 meter fra flagermusegnede træer.

Der etableres otte faunapassager af forskellige typer langs med linjeføringen for at fjerne barriereeffekten og minimere risikoen for individdrab på flagermus. Alle passager placeres i nærheden af eksisterende ledelinjer og kan fungere som erstatning for de ledelinjer, der nedlægges.

Faunapassager udføres med lystætte skærme, så der ikke er direkte belysning på passagerne og de arealer, der leder flagermusene til og fra passagerne.

Hvor motorvejen forløber gennem Hesede Skov og Denderup Vænge, etableres et 20 meter bredt bælte uden bevoksning på hver side af motorvejen fra vognbanekanten for at undgå individdrab på flagermus, der fouragerer eller transporterer sig langs med skovkanterne. Der etableres desuden lineære strukturer, som skal lede flagermus fra skovområdet til faunapassagerne. Det vurderes, at etableringen faunapassager vil sikre den økologiske sammenhæng mellem de to skove for alle registrerede arter af flagermus og forhindre, at antallet af trafikdrab på flagermus stiger i forhold til det nuværende niveau.

##### 10.7.5.6 Odder

Der etableres faunapassager med tørre banketter ved underføringer af vandløb. Faunapassager ved alle åbne vandløb vil sikre, at den økologiske funktionalitet for odder opretholdes i området i driftsfasen.

##### 10.7.5.7 Markfirben

Levestederne syd for jernbanen Lille Syd forbedres ved at lysne arealer langs banen gennem rydning af vegetation, som skygger for banedæmningen. Rydning foretages på en strækning på ca. 120 meter på hver side af broen. Ved at fjerne den skyggende vegetation (vedplanter, urter og højt græs) vil broens skyggepåvirkning af levestederne blive afværget.

Paddehegn opsættes for at forhindre individdrab i anlægsfasen. Hegnet skal opsættes inden opstart af anlægsarbejderne og placeres mellem banedæmning og arbejdsareal.

I tilknytning til levestederne etableres fire nye yngleområder på de sydvendte vejskråninger omkring den eksisterende overføring af Ravnstrupvej over jernbanen Lille Syd. Områderne etableres som ”sandkasser” ved at skrabe det øverste jordlag af på et areal på ca. 5 x 5 meter, som fyldes op med sand og grus. Sandkasserne er funktionelle straks efter etablering, da de udelukkende skal fungere som æglægningssted. Sandkasserne holdes fri for vegetation.

##### 10.7.5.8 Stor vandsalamander, spidssnudet frø og springfrø

Der vil blive udlagt ti nye områder til erstatningsnatur, hvor der etableres nye vandhuller og rasteområder som erstatning for de områder, der fjernes. Erstatningsvandhuller skal som udgangspunkt have et areal på ca. 500 m².

I tilknytning til de nye vandhuller etableres arealer med skovbevoksning, som stor vandsalamander, springfrø og øvrige paddearter kan benytte til raste- og fourageringsområde uden for yngletiden, og som samtidig sikrer vandringsmuligheder fra ynglevandhuller til rasteområderne. Vandhullerne placeres lysåbent, så der højest er 10 pct. skygge på vandfladen.

Ved etablering af erstatningsvandhuller til stor vandsalamander skal der inden for 30 meter fra vandhullet udlægges bunker af grene, stammer og kvas, der kan fungere som levested.

Ved erstatningsvandhuller til springfrø skal vandhullerne placeres i nærheden af bevoksning, som padderne kan benytte som rasteområde.

Erstatningsvandhuller- og rasteområder skal være etableret og funktionelle som yngle- og rasteområde, før de eksisterende vandhuller og rasteområder kan nedlægges. Nedlæggelse af vandhuller skal udføres uden for paddernes yngletid i vinterperioden (1. september til 1. april).

Eksisterende vandhuller og rasteområder skal midlertidigt indhegnes med paddehegn inden opstart af anlægsarbejder, hvorefter individer skal indsamles og flyttes til de nye levesteder.

I Hesede Skov skal padder fjernes fra arbejdsarealet forud for anlægsarbejdet. Dette sker ved, at arealet indhegnes med paddehegn i starten af maj, hvor størstedelen af padderne opholder sig i ynglevandhullerne.

I anlægsfasen opsættes paddehegn på udvalgte dele af strækningen med henblik på at forhindre, at migrerende padder kommer ind på arbejdsarealerne.

De midlertidige paddehegn opsættes i yngleperioden 1. april til 20. juni, mens hovedparten af padderne er i ynglevandhullerne. Hegnet skal være mindst 50 cm højt, have udhæng mod naturområderne og forsynes med ramper fra anlægssiden.

Der etableres faunapassager for padder, så de kan krydse under motorvejen i driftsfasen, hvormed den økologiske funktionalitet kan opretholdes.

Faunapassagerne understøttes af opsætning af permanente paddehegn, ledelinjer med beplantning og placering af erstatningsvandhuller nær passagerne, hvor der er muligt.

##### 10.7.5.9 Spredning af invasive arter

Fund af invasive plantearter i forbindelse med anlægsarbejderne vil blive håndteret i overensstemmelse med gældende retningslinjer for at undgå spredning.

##### 10.7.5.10 Faunapassager

Der etableres faunapassager for at mindske barriereeffekten og sikre den økologiske funktionalitet samt fremtidige spredningsmuligheder for dyrene i området.

Ved Boserup og Vester Egede, i umiddelbar tilknytning til Hesede Skov og Denderup Vænge, etableres to faunabroer over motorvejen med en bredde på mindst 20 meter. Broerne reducerer barriereeffekten og nedbringer risikoen for trafikdrab af særligt hjortevildt, herunder krondyr, og flagermus. De kan anvendes af alle dyrearter, og skal desuden sikre fremtidige spredningsmuligheder for hasselmus.

Underføring af Jydebæk og Suså etableres som faunapassage med tørre banketter, som kan benyttes af odder, mindre pattedyr og padder.

Ved Tamosegrøft og Brødebækken etableres underføringerne som faunapassager med brede tørre banketter for at sikre migration af flagermus, hjortevildt, padder og odder.

Umiddelbart øst for tilslutningen til fordelerringen ved Næstved etableres en tør faunapassage som underføring. Den etableres af hensyn til alle landlevende dyr, herunder hjortevildt, padder og visse flagermusarter og er eneste passagemulighed på strækningen mellem Næstved og Holmegårdsvej. Underføringen skal etableres med en frihøjde på minimum 4 meter og en bredde på minimum 9 meter.

Der vil derudover blive etableret to tørre faunapassager som underføringer vest for Boserup og i Hesede Skov. Passagerne etableres af hensyn til padder, krybdyr og mindre pattedyr. Passagerne skal etableres med mindst 2 meters frihøjde og 2 meters bredde.

Der etableres derudover en række mindre faunapassager for at sikre økologisk funktionalitet og spredningsmuligheder for springfrø, stor vandsalamander, spidssnudet frø og øvrige padder. Passagerne kan også benyttes af mindre pattedyr.

For at understøtte faunapassagernes funktion sikres, at lys fra vejanlægget ikke belyser faunapassager og vandløb. Der etableres desuden vildthegn og langsgående ledelinjer i form af levende hegn på begge sider af faunapassagerne. Ved faunabroerne udlægges areal til erstatningsnatur for at sikre forbindelse mellem faunapassagerne og erstatningsnaturen.

Nedlagte krat og levende hegn, der udgør ledelinjer ind mod motorvejen eller på tværs af motorvejen, skal erstattes af nye levende hegn.

De nye ledelinjer skal kobles til faunapassager eller til eksisterende ledelinjer, der leder langs med eller væk fra motorvejen. Beplantningen og levende hegn etableres med hjemmehørende arter, gerne med frugt og frø, der tilgodeser faunaen.

I tilknytning til faunapassagerne udlægges mundings- og bufferzoner, hvor det er nødvendigt for at sikre passagernes funktionalitet. Mundings- og bufferzoner har til formål at friholde området omkring selve passagen for bebyggelse, infrastrukturanlæg m.v., og vurderes nødvendig for at sikre faunapassagens funktionalitet. Der kan desuden pålægges forbud mod jagt, menneskelig aktivitet, dyrehold m.v. inden for zonerne for at sikre, at dyrene når frem til selve passagen. Den præcise udstrækning af zonerne fastlægges på baggrund af konkret vurdering i forbindelse med detailprojekteringen.

### 10.7.6 Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen foretaget en væsentlighedsvurdering af anlægsprojektets påvirkning på tre Natura 2000-områder. Det drejer sig om N161 Søer ved Bregentved og Gisselfeld, N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose samt N169 Havet og Kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde.

I væsentlighedsvurderingen for N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose og N169 Havet og Kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde kan det på det foreliggende grundlag ikke udelukkes, at udledning af vejvand kan påvirke nedstrømsliggende vandforekomster, og deraf arter og habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget. For N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose kan det desuden ikke udelukkes, at støj fra anlægs- og driftsfase kan påvirke fugle på udpegningsgrundlaget. Der er derfor gennemført en konsekvensvurdering, hvor påvirkningerne er vurderet nærmere.

I konsekvensvurderingen for N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose konkluderes, at udledning af vejvand ikke vil medføre en tilstandsændring i vandløb og søer, hvormed de terrestriske naturtyper omkring disse ikke vil blive påvirket. Arter på udpegningsgrundlaget, der er afhængige af vandløb og søer, vurderes derfor heller ikke at blive påvirket. Støj fra anlægs- og driftsfasen vurderes ikke at have en skadelig virkning på arter på udpegningsgrundlaget, idet de påvirkede områder kun har en begrænset egnethed og størrelse, og de mest omfattende støjpåvirkninger kun er midlertidige.

Ved tillæg til miljøkonsekvensvurderingen er der foretaget supplerende vurdering af, om ændringer i vandføringen i vandløb som følge af projektet vil kunne medføre negativ påvirkning på bæklampret og pigsmerling, der begge er på udpegningsgrundlaget for N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose.

Bæklampret er i basisanalysen registreret i den vestligste del af Natura 2000-området i Kgs. Kilde Møllebæk 2 ved Lynge-Eskildstrup, som løber ud i Tystrup Bavelse Sø. Projektet medfører ingen ændringer i vandføringen i Kilde Møllebæk 2. For øvrige vandløb i systemet vurderes den kortvarige forøgelse i afstrømning at være så begrænset, at den ikke påvirker artens mulighed for at opnå gunstig bevaringsstatus eller øvrige bevaringsmålsætninger, hvorved en negativ påvirkning kan afvises. Det skyldes, at bæklampret for det meste af tiden er nedgravet og først bliver forstyrret, når strømmen er så stærk, at sedimentet flyttes, hvilket ikke er tilfældet ved dette projekt.

Pigsmerling er registreret mange steder med jævn fordeling på udbredelsen i hele vandløbssystemet. Under feltarbejdet i 2024 blev pigsmerling fundet to steder i og ved Jydebæk. Pigsmerlingen vurderes at være tilpasset et dynamisk levested, som er i konstant forandring i forhold til vandføring og sedimenttransport. Det kan derfor afvises, at kortvarige forøgelser i afstrømningen i vandløb vil påvirke arten negativt.

Det er dermed den samlede vurdering for begge arter, at den kortvarige forøgelse i afstrømningen i vandløb ikke vil medføre negativ påvirkning på bevaringsmålsætningerne for N163, herunder målsætningerne om arternes muligheder for spredning i vandløbssystemet og sikring af hensigtsmæssig hydrologi i vandløbet.

For N169 Havet og Kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde konkluderes det i konsekvensvurderingen, at udledning af vejvand ikke vil medføre tilstandsændring i havområdet. Da der ikke vil være en påvirkning af havområdet i forhold til vandområdeplanerne, vil de marine habitatnaturtyper i N169 heller ikke påvirkes.

Som afhjælpende foranstaltninger forudsættes det, at anlægsarbejder i Brødebæk og Suså ikke må udføres i perioden november til marts, hvor ørrederne migrerer. Der etableres desuden renseforanstaltning ved regnvandsbassinerne, som reducerer stofkoncentrationerne i udløbene for at sikre, at tilstanden i recipienterne ikke forringes, og at målopfyldelse ikke hindres.

Samlet set konkluderer konsekvensvurderingen, at anlægsprojektet ikke vil påvirke bevaringsmålsætningerne for Natura 2000-områderne N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose og N169 Havet og Kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde, og at områdernes integritet opretholdes.

Natura 2000-området N161 Søer ved Bregentved og Gisselfeld ligger ca. 3 kilometer fra anlægsprojektet, og negativ påvirkning kan derfor afvises. N161 indgår derfor ikke i konsekvensvurderingen.

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

## 10.8 Geologi, grundvand og hydrologi

### 10.8.1 Eksisterende forhold

Landskabet er et morænelandskab dannet under sidste istid. Jordlagene består af moræneler, smeltevandssand og -grus, ferskvandsdannelser og ekstramarginale aflejringer. Store dele af projektområdet, særligt i den østlige del, ligger inden for et særligt fremtrædende bakkeparti, som omfatter Kobanke - Sjællands højeste naturlige punkt. Derudover dominerer dødislandskab området, hvilket giver kuperet småbakket terræn med forskelligartet jordbund, herunder mindre områder med smeltevandssand, -grus og ferskvandsdannelser.

Langs den foreslåede linjeføring findes fire grundvandsforekomster, alle med god kvantitativ og kemisk tilstand. Der er terrænnære forekomster under størstedelen af strækningen mellem Holme Olstrup og Sydmotorvejen, mens den dybe grundvandsforekomst (det primære magasin) strækker sig under hele linjeføringen. Derudover er der sekundære grundvandsmagasiner i tre sandlag.

Linjeføringen går gennem et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD).

Der er syv aktive almene vandværker i området, der alle indvinder vand fra det primære grundvandsmagasin.

Den foreslåede linjeføring går igennem fire indvindingsoplande. Nærmeste boringsnære beskyttelsesområde (BNBO) er Ravnstrup Vandværk, der ligger 170 meter fra linjeføringen.

Under og omkring dele af linjeføringen er der terrænnært sand. Der vurderes at være flere områder med terrænnært grundvand, hvoraf nogle er knyttet til lavbundsområder med blødbundsaflejringer, herunder åer og dødishuller.

### 10.8.2 Påvirkning i anlægsfasen

Der er foretaget vurdering af behovet for midlertidig grundvandssænkning for hvert enkelt bygværk samt for selve motorvejen. I forlængelse deraf er de forventede vandmængder også estimeret.

Grundvandssænkningerne består i flere tilfælde af simpel tørholdelse i lerede lag.

Grundvandssænkningerne vil være kortvarige (uger til få måneder) og vil foregå i de sekundære magasiner, hvilket betyder, at der vil ikke ske en påvirkning af vandspejlsniveauet eller den naturlige grundvandskemi i det primære magasin.

Oppumpet grundvand reinfiltreres tilbage til grundvandsmagasinet, enten via nedsivning på terræn eller via et infiltrationssystem. Da vandet føres tilbage til samme grundvandsmagasin, sker der ikke nogen forringelse af grundvandsforekomsternes kvantitative eller kemiske tilstand, ligesom der ikke sker påvirkning af vandindvindingsboringer eller grundvandsafhængig natur.

Forud for gennemførelsen af midlertidige grundvandssænkninger vurderes det, om nærliggende vandboringer, vådområder, natur eller ejendomme m.v. kan blive påvirket, så der, afhængig af de konkrete forhold, kan tages hensyn ved arbejdernes udførelse, eksempelvis gennem anvendelse af spuns og overvågningsprogram.

Eventuel grundvandssænkning i forbindelse med råstofgravning vil ske indirekte, og kun hvis der graves under grundvandsspejlet. I sådanne tilfælde forventes der maksimalt at blive gravet 1-2 meter under grundvandsspejlet. Eventuel påvirkning af de terrænnære grundvandsforekomster vurderes som ikke væsentlig.

Ved indarbejdelse af de foreslåede afværgeforanstaltninger vurderes det, at anlægsarbejderne ikke vil medføre risiko for forringelse af tilstanden for grundvandforekomster eller hindre senere målopfyldelse.

### 10.8.3 Påvirkning i driftsfasen

I driftsfasen vurderes der på visse strækninger at være behov for dræning til sikring af vejen mod opstuvet overfladevand fra det omkringliggende terræn, enten midlertidigt i dele af året eller permanent. Det er bl.a. tilfældet, hvor Ravnstrupvej føres under motorvejen samt de steder, hvor motorvejen ligger i afgravning.

Det forudsættes som udgangspunkt, at drænene placeres over grundvandsspejlet.

Hvor vejen ligger i afgravning, kan der via skråningerne ske en tilstrømning af nedbør til drænene. Der sker ikke nogen aktiv pumpning af grundvand, og drænvandet ledes til recipient via regnvandsbassinerne, som er dimensioneret for dette. Funktionen af drænene svarer til den almindelige drænfunktion på de omkringliggende landbrugsarealer.

Det vurderes samlet, at anlægsprojektet ikke vil medføre risiko for forringelse af tilstanden for grundvandsforekomster eller hindre senere målopfyldelse.

### 10.8.4 Afværgeforanstaltninger

Nærmeste anlægsarbejde på Ravnstrupvej, der føres under motorvejen, vil foregå mindre end 20 meter øst for boringen til Ravnstrup Vandværk (BNBO). Der skal opsættes arbejdshegn til sikring mod påkørsel, og der skal udvises særlig opmærksomhed for at undgå spildhændelser nær boringen. Det indebærer bl.a. forbud mod opbevaring og håndtering af kemikalier og brændstof inden for det boringsnære beskyttelsesområde.

Når de rette afværgeforanstaltninger anvendes ved spildhændelser og uheld, vurderes påvirkningen på indvindingsboringer i anlægsfasen at være ubetydelig.

Forurening med olie samt større uheld og spildhændelser under anlægsarbejdet søges undgået ved indretning af arbejdspladsen og planlægning af anlægsarbejderne samt udarbejdelse af beredskabsplaner, jordhåndteringsplaner og miljøledelsessystemer. Større uheld og spildhændelser skal registreres og rapporteres til miljømyndighederne.

Ved underføring af Ravnstrupvej kan der anvendes et tæt trug, da en del af underføringen ligger under det sekundære grundvandsspejl.

Ved risiko for indsivende terrænnært grundvand ved dræning af opstuvet overfladevand fra det omkringliggende terræn indbygges en lermembran under de pågældende strækninger, så tilstrømningen af grundvand hindres.

Brændstof- og kemikaliedepoter etableres på centrale steder med spildbakke og overdækning. Flytning af mobile entreprenørtanke minimeres til det absolutte nødvendige. Der foretages regelmæssig vedligeholdelse af entreprenørmaskiner med henblik på at forebygge brud og hydraulikslanger og vedvarende oliedryp. Der udarbejdes beredskabsplaner, jordhåndteringsplaner og miljøledelsessystemer.

I forbindelse med detailprojekteringen og efter udførelse af geotekniske undersøgelser vil behov for grundvandssænkning blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund planlægges og dimensioneres grundvandssænkningen, og kvaliteten af det oppumpede grundvand undersøges. Den nødvendige rensning af oppumpet grundvand dimensioneres inden reinfiltration til grundvandsmagasinet, og overvågning og styring af grundvandssænkningerne fastsættes.

Overvågningsprogrammet indeholder placering af målesteder for vandmængder, vandspejl og vandkvalitet, målefrekvenser, aktionsværdier, handling ved overskridelse af aktionsværdier samt plan for kontrol, tilsyn og dokumentation. Vandkvaliteten af det oppumpede grundvand overvåges. Analyseprogrammet skal indeholde de parametre, der er relevante for at vise, at grundvandet ved reinfiltration ved nedsivning eller via infiltrationssystem ikke fører til en forringelse af tilstanden eller hindrer senere målopfyldelse i grundvandsforekomster.

## 10.9 Overfladevand

### 10.9.1 Eksisterende forhold

Anlægsprojektet krydser vandløbene Jydebæk, Tamosegrøft, Brødebækken, Susåen og Slettehavebæk, der alle er målsat i vandplanlægningen. Jydebæk, Brødebækken og Susåen er i dårlig økologisk tilstand. Tamosegrøft og Slettehavebæk er i moderat økologisk tilstand. Alle fem vandløb er målsat til god økologisk og kemisk tilstand. Den åbne strækning af Tamosegrøften ved Boserup er beskyttet efter naturbeskyttelseslovens § 3, men ikke målsat.

Indledningsvist er der foretaget en screening af vandløbene på baggrund af eksisterende datagrundlag, hvor data for nationalt specifikke stoffer og EU-prioriterede stoffer i vandfasen er identificeret for alle berørte vandløbsstrækninger.

Miljøundersøgelserne blev igangsat før Miljøstyrelsens genbesøg af vandområdeplanerne 2021-2027. Da tilstanden for flere recipienter på det tidspunkt var ukendt, blev der iværksat et prøvetagningsprogram med det formål at fremskaffe viden om de manglende stofkoncentrationer for eutrofierende og miljøfarlige forurenende stoffer for vandløb.

Susåen, Brødebækkken, Jydebæk, Slettehavebæk og Tamosegrøft er ifølge Miljøstyrelsens modellerede data fra genbesøget af vandområdeplanerne 2021-2027 i ikke-god tilstand pga. overskridelse af miljøkvalitetskravene for en række nationalt specifikke stoffer, mens de er god kemisk tilstand i forhold til EU prioriterede stoffer

Resultaterne fra prøvetagningsprogrammet viser overskridelse af barium i alle fem vandløb, mens der i Jydebækken er registreret overskridelse af den årsgennemsnitlige koncentration af kobber og zink. Der er ikke registreret overskridelser for EU-prioriterede stoffer.

Ved vurderingen af påvirkning af den økologiske og kemiske tilstand er de faktiske resultater fra prøvetagningsprogrammet anvendt, da de vurderes at være mere præcise og pålidelige end Miljøstyrelsens modellerede data. Der er vurderet for de miljøfarlige forurenende stoffer, der er relevante i forhold til udledning af vejvand, samt for koncentrationer af iltforbrugende- og eutrofierende stoffer.

Det fremgår af resultaterne af prøvetagningen, at de i forvejen forekommende bariumkoncentrationer overskrider miljøkvalitetskravet på 36 µg/L i alle vandløb. Vandløbenes indhold af barium er naturligt og vurderes at stamme fra naturlige kilder som mineralaflejringer af barit, der udfældes i vandmiljøet.

Tamosegrøft leder til Gødstrup Engsø, der er målsat. Søen har ringe økologisk tilstand og god kemisk tilstand, og er anlagt for at reducere næringsstoftilførslen til nedstrømsliggende vandområder.

Vandløbene er en del af Suså-vandløbssystemet, som udmunder i Karrebæk Fjord, der også er målsat som slutrecipient.

### 10.9.2 Påvirkning i anlægsfasen

Jydebæk, Tamosegrøft, Brødebækken og Susåen føres under motorvejen. Vandløbenes naturlige bredde opretholdes, og der etableres tørre banketter. Den eksisterende rørunderføring af Slettehavebæk under Sydmotorvejen forlænges.

Ved enkelte bygværker, som krydser vandløb, kan det være en anlægsteknisk og miljømæssig fordel at omlægge vandløbet lokalt på en kort strækning af få meter således, at vandløbet efterfølgende løber vinkelret under bygværket. Under arbejdet vil vandløbet midlertidigt blive omlagt, så afstrømningsforhold og faunapassage opretholdes. Da der er tale om en meget lille procentdel af vandløbsstrækningerne, som påvirkes ved kortvarig omlægning, vurderes der ikke at være risiko for forringelse af tilstanden for kvalitetselementerne i de målsatte vandløbsstrækninger, ligesom hindring af målopfyldelse kan afvises.

Anlægsarbejderne kan medføre risiko for påvirkning af overfladevand eksempelvis ved spild eller lækage af oliestoffer, arbejder nær og anlæg af bygværker over vandløb, forlængelse af eksisterende rørunderføringer, samt ved grundvandssænkning og ændring i vandføring. Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i lovforslagets pkt. 10.9.4.

For at beskytte vandløbene skal anlægsområder og midlertidige oplag af jord og materialer indrettes, så regnvand fra arbejdsarealerne ikke ledes direkte til vandløb eller naturområder.

Regnvandsbassiner etableres tidligt i anlægsfasen for at bundfælde finkornede partikler og undgå sedimentspild til recipienter. Påvirkning vil herved være kortvarig og lokal og vurderes som ubetydelig for de berørte vandløb og nedstrømsliggende vandområder.

Ved indarbejdelse af de foreslåede afværgeforanstaltninger vurderes det, at anlægsarbejderne ikke vil medføre risiko for forringelse af tilstanden for målsatte vandløb eller hindre senere målopfyldelse.

### 10.9.3 Påvirkning i driftsfasen

Vejvand fra motorvejen opsamles i et lukket afvandingssystem med kantopsamling, hvorefter vejvandet ledes til regnvandsbassin med henblik på udledning til recipient.

Der etableres i alt 16 regnvandsbassiner, hvor to erstatter de eksisterende bassiner ved Slettehavebæk ved Sydmotorvejen, og fem etableres som interne bassiner.

Regnvandsbassinerne anlægges med tætte sider og bund samt med dykket afløb med olieudskillerfunktion, hvormed suspenderet mariale og miljøforurenende stoffer tilbageholdes og sedimenteres inden udledning til recipient. Regnvandsbassiner vil derudover forsinke og udjævne afstrømningen af vand til vandmiljøet for at beskytte recipienterne mod hydraulisk overbelastning.

Vejvand udledes via regnvandsbassiner til Jydebæk, Tamosegrøft, Brødebækken, Slettehavebæk og Susåen, der alle er målsat i vandplanlægningen. Fra ét regnvandsbassin udledes vand til dele af Tamosegrøft, der ikke er målsat men omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. Vandløbene er en del af Suså-vandløbssystemet, som udmunder i Karrebæk Fjord, der også er målsat som slutrecipient.

Vandløbene er naturligt formet og dimensioneret i henhold til regulativer. Det er vurderet, at vandløbene har tilstrækkelig kapacitet til at kunne rumme kortvarige øgede vandmængder fra regnvandsbassinerne uden dette medfører ændring i de overordnede afstrømningsdynamikker. De kortvarige stigninger i vandføring ved regnhændelser vurderes ikke at medføre hydraulisk stress eller ændring i de hydromorfologiske forhold i vandløbene, ligesom der ikke vil ske forringelse for de biologiske kvalitetselementer.

Alle relevante kvalitetsparametre ved udledning af vejvand er vurderet i henhold til vandrammedirektivet, herunder beregning af resulterende koncentrationer af miljøfarlige forurenende stoffer i vandfasen og sediment.

Ved udledning af vejvand vil de generelle kvalitetskrav for kobber, pyren, vanadium og zink, være overskredet, hvis der alene etableres traditionelle regnvandsbassiner. Der etableres derfor ekstra renseforanstaltning i form af filterløsninger på alle udløb fra våde regnvandsbassiner, der udleder til Jydebæk, Tamosegrøft, Brødebækken, Slettehavebæk og Susåen, hvorefter det generelle kvalitetskrav for kobber, pyren, vanadium og zink kan overholdes. Etablering af filterløsninger vil også medvirke til at sikre, at maksimumkoncentrationen for alle relevante miljøfarlige stoffer ved udledning af vejvand er overholdt. Se nærmere i pkt. 10.9.4 Afværgeforanstaltninger.

Anlægsprojektet medfører ikke overskridelse af miljøkvalitetskrav for EU-prioriterede stoffer i vandmiljøet og vil heller ikke medføre målbare stigninger i sedimentkoncentrationer i vandløb.

Kystvandet Karrebæk Fjord har indsatsbehov for kvælstof. Den samlede udledning af kvælstof til kystvandet Karrebæk Fjord vil falde som følge af projektets udtagning af landbrugsjorder til etablering af motorvej og sidetag. Projektet vil derfor medføre en nettoreduktion i tilført kvælstof til Karrebæk Fjord, hvormed der ikke er risiko for mertilførsel af kvælstof til kystvande.

Gødstrup Engsø har målbelastning på 95 kg P/år for fosfor. Projektet udtager 35 ha landbrugsjord fra oplandet til Gødstrup Engsø, hvilket giver en nettoreduktion i udledning af fosfor til Gødstrup Engsø i intervallet 1,6-12,1 kg P/år. Projektet medfører dermed ikke risiko for mertilførsel af fosfor til Gødstrup Engsø.

Det vurderes samlet, at anlægsprojektet ikke vil medføre risiko for forringelse af tilstanden for målsatte vandløb eller hindre senere målopfyldelse.

### 10.9.4 Afværgeforanstaltninger

I anlægsfasen skal arbejdsarealer, så vidt muligt, placeres med mindst 2 meters afstand fra vandløbenes kronekant for at minimere forstyrrelser.

Regnvandsbassiner og midlertidige sedimentationsbassiner anlægges tidligt i anlægsfasen for at bundfælde finkornede partikler og undgå sedimentspild og forurening i både anlægs- og driftsfasen. Bassinerne skal tilses og oprenses regelmæssigt for at sikre fuld og forudsat renseeffektivitet.

Der udarbejdes en beredskabsplan for håndtering af spild fra anlægsmaskiner.

Før gravearbejdet i vandløb etableres, om nødvendigt, midlertidige sandfang ca. 20 meter nedstrøms anlægsarbejdet. Sandfanget skal tilses regelmæssigt og oprenses efter behov.

Ved eventuelle kortvarige omlægninger af vandløb ved bygværker skal opgravet bundmateriale fra vandløbet placeres på en dug eller en membran. Bunden i den omlagte vandløbsstrækning etableres med udlæg af det bundmateriale, der er gravet op, eller ved udlæg af gydegrus afhængigt af substratets kvalitet (kornstørrelsesfordeling). Brinkerne etableres og stabiliseres med bionedbrydelige måtter. Eventuelle vandplanter vil blive opgravet med håndkraft og udplantet efterfølgende. Ligeledes vil eventuelle større sten eller grene blive flyttet. Retablering af de fysiske forhold vil understøtte opretholdelse og forbedring af de hydromorfologiske forhold.

Der er registreret gydemodne ørred i Brødebæk og Suså. Ud fra et forsigtighedsprincip må der ikke udføres anlægsarbejder ved disse vandløb i perioden november til marts, hvor ørreden migrerer og gyder.

Den eksisterende rørlagte underføring af Slettehavebæk forlænges. Der udlægges marksten på hver side af rørlægningen på en ca. 30 meter lang strækning for at forbedre vilkårene for faunaen, og Slettehavebæk udvides i bredden fra 0,5 meter til 1 meter.

Som ekstra renseforanstaltning vil der blive etableret filterløsninger på alle udløb fra våde regnvandsbassiner, der udleder til Jydebæk, Tamosegrøft, Brødebækken, Slettehavebæk og Susåen til sikring af, at det generelle kvalitetskrav og maksimumkoncentrationen for miljøfarlige stoffer overholdes. Filterløsningen består i, at vejvandet efterpoleres gennem en kombination af bundfældning, filtrering og sorption med henblik på at opnå tilstrækkelig rensning inden udledning til vandmiljøet.

Vandløbsbrinker og udledningspunkter fra regnvandsbassiner sikres mod erosion, så mængden af suspenderet materiale ikke øges på nedstrømsliggende vandløb.

## 10.10 Forurenede grunde

### 10.11.1 Eksisterende forhold

Anlægsarbejdet forudsætter håndtering og transport af større mængder jord. Projektet omfatter arealer, hvor jorden kan være forurenet og kortlagt efter jordforureningsloven. Jordforurening på vidensniveau 1 (V1) er formodet jordforurening, mens jordforurening på vidensniveau 2 (V2) er dokumenteret jordforurening. Derudover er områdeklassificeret jord – det vil sige al jord inden for byzone - diffus forurenet. Jord inden for vejareal, herunder rabatjord, betragtes ifølge jordflytningsbekendtgørelsen som lettere forurenet, da den kan indeholde forhøjede koncentrationer af tjærestoffer, tungmetaller eller tung olie.

Der er inden for linjeføringen identificeret to arealer, som er kortlagt som henholdsvis V1 og V2, samt areal med en støjvold, der potentielt indeholder lettere forurenet jord. Inden for 50 meter fra linjeføringen er der yderligere to arealer, som er kortlagt som V1.

Områder med tidligere lavninger, vandhuller og gamle råstofgrave, der gennem tiden er blevet fyldt op, kan indebære risiko for, at jorden er forurenet og/eller har forringet bæreevne.

### 10.10.2 Påvirkning i anlægsfasen

Ved anlægsarbejdet vil der skulle håndteres store mængder af såvel forurenet som ren jord. Under hele anlægsarbejdet skal det tilstræbes, at jord flyttes så få gange som muligt, og at transporten sker over kortest mulig afstand.

Det forventes generelt, at hovedparten af jorden, der skal håndteres ved anlægsarbejdet, vil være ren. I nuværende og tidligere vej- og rabatarealer, områdeklassificerede områder og ved jernbanen forventes en mindre del af jorden at være diffust forurenet. Derudover kan der forekomme forurening af ukendt karakter i kortlagte områder samt i områder med ukendte forureninger, eksempelvis ved ejendomme med eventuelle tilkoblede olietanke og tidligere ukendte aktiviteter.

Fire kortlagte arealer vil blive berørt af anlægsprojektet.

Der forventes generelt ingen eller kun mindre påvirkning af det omgivende miljø ved håndtering af forurenet jord, idet der ved den konkrete planlægning af anlægsarbejdet indarbejdet nødvendige afværgeforanstaltninger jf. lovforslagets pkt. 10.10.4 Afværgeforanstaltninger.

### 10.10.3 Påvirkning i driftsfasen

Et større areal uden for eksisterende vej- og jernbanearealer, kortlagte arealer og områdeklassificeringer, vil fremover blive påvirket af diffus forurening fra trafikken på den nye motorvej. Påvirkningen vil være permanent, men begrænset til et relativt kort bælte langs linjeføringen.

Hvor linjeføringen hovedsageligt følger eksisterende vejareal, forventes der i driftsfasen en øget påvirkning i form af diffus forurening som følge af øget trafikbelastning.

Der kan i forbindelse med trafikuheld være spild af olie og andre miljøfremmede stoffer, hvilket kan medføre jord- og/eller grundvandsforurening. Det vurderes imidlertid, at påvirkningen generelt vil være lille og meget lokal.

### 10.10.4 Afværgeforanstaltninger

Der skal forud for anlægsprojektet udarbejdes en jordhåndteringsplan, som beskriver håndtering af al jord samt de jordforureningsmæssige forhold i projektet. Håndtering af forurenet jord skal ske i henhold til jordforureningsloven og jordflytningsbekendtgørelsen.

Forud for anlægsarbejdet indhentes specifikke oplysninger hos Region Sjælland om de enkelte berørte forurenede lokaliteter, så eventuelle specifikke foranstaltninger kan iværksættes for disse lokaliteter.

I forbindelse med jordarbejder skal der træffes foranstaltninger til at hindre spredning af forurenet jord eksempelvis i form af støv under gravearbejde eller transport. På arbejdsområderne skal der desuden være foranstaltninger, der hindrer spild af olie- og benzinprodukter fra entreprenørmaskiner, mobile tankanlæg eller lignende.

I anlægsfasen skal spredning af forurenet jord undgås, og forsinkelser i gravearbejdet som følge af afdækning af ukendt forurening skal søges minimeret.

## 10.11 Råstoffer, jordhåndtering og affald

### 10.11.1 Eksisterende forhold

Undersøgelsesområdet berører et råstofinteresseområde ved Vester Egede, som er udpeget i Region Sjællands Råstofplan 2020. Råstofinteresseområdet, betegnet som I-12, har et samlet areal på 80 ha og omfatter råstoftyperne sand, grus og sten.

### 10.11.2 Påvirkning i anlægsfasen

Motorvejen samt de midlertidige arbejdsarealer berører ca. 14 ha af råstofinteresseområdet I-12 ved Vester Egede. I forbindelse med anlæg af motorvejen skal der opbygges en vejkasse, og flere steder skal der ske påfyldning og dæmningsopbygning, hvilket kræver betydelige mængder af råstoffer, herunder store mængder indbygningsegnet jord. Indkøb af råstoffer er forbundet med væsentlige omkostninger, og transport af råstoffer over større afstande medfører samtidigt miljømæssig belastning. Derfor har Vejdirektoratet undersøgt muligheden for projektspecifik råstofindvinding (såkaldt sidetag) som en del af anlægsprojektet, herunder to konkrete områder. Det ene område er beliggende umiddelbart øst for Vester Egede inden for interesseområde I-12. Det andet område er beliggende ved Boserup på et areal, der ikke indgår i Region Sjællands Råstofplan. Arealet er erhvervet af Vejdirektoratet i forbindelse med opkøb af ejendomme langs den besluttede linjeføring. I forbindelse med Vejdirektoratets indledende boringer og geofysiske undersøgelser er der fundet potentielt interessante råstofforekomster.

Til anlægsprojektet er der behov for ca. 540.000 m³ indbygningsegnet råjord, friktionsfyld og grusmaterialer, som forventes at kunne indvindes i sidetagsområderne.

Samlet forventes det, at der via sidetag overordnet kan indvindes knap 740.000 m³ råjord og grus, heraf ca. 550.000 m³ sand- og grusmaterialer og ca. 190.000 m³ indbygningsegnet råjord. Derudover forventes ca. 138.000 m³ ikke-indbygningsegnet råjord og muld, der sandsynligvis kan anvendes til efterbehandling. Mængderne er baseret på beregninger på baggrund af det planlagte projekt og er derfor forbundet med en vis usikkerhed.

Samlet set forventes de to undersøgte sidetagsområder at kunne dække de væsentligste behov for tilførsel af råstoffer til projektet. Råstofferne forventes dog ikke at have tilstrækkelig kvalitet til at anvende som eksempelvis stabilgrus og tilsvarende kvaliteter, og disse må derfor tilføres fra eksisterende råstofgrave.

For at begrænse forbrug og transport af jomfruelige ressourcer, anvendes så meget projektjord som muligt i vejanlægget, herunder til indbygning i dæmninger, støjvolde, ramper ved tilslutningsanlæg samt terræntilpasning.

### 10.11.3 Påvirkning i driftsfasen

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

### 10.11.4 Afværgeforanstaltninger

For at minimere håndtering og transport af materialer udarbejdes en jordhåndteringsplan, der skal sikre, at projektjord i videst muligt omfang anvendes i projektet. Planen skal desuden sikre, at materialer, som kan indgå i projektet, genanvendes i størst muligt omfang.

Forinden nedrivning kortlægges indhold og omfang af problematiske stoffer i konstruktioner og bygninger, der skal nedrives.

Områder anvendt til sidetag foreslås efter endt råstofindvinding efterbehandlet til natur med overdrevslignende karakter og mulighed for ekstensiv afgræsning. Terrænet bevares så vidt muligt med den naturlige variation, som råstofindvindingen har efterladt, dog med mulighed for landskabelig tilpasning i udvalgte områder. Efterbehandlingen udføres så vidt muligt uden brug af muld, således at størst muligt areal efterlades med blotlagt mineraljord. Der kan etableres fladvandede områder af hensyn til fugle og padder, som samtidig vil forbedre fourageringsmulighederne for flagermus. Udvalgte arealer tilsås med henblik på at fremme udviklingen af overdrevslignende vegetation. I udvalgte områder etableres klynger af hjemmehørende træer og buske med henblik på at understøtte fouragerings- og levesteder for hasselmus, flagermus og udvalgte fuglearter Der tinglyses forbud mod anvendelse af pesticider og gødningsstoffer i overensstemmelse med Region Sjællands retningslinjer i gældende Råstofplan 2020.

## 10.12 Arealindgreb og ledninger

### 10.12.1 Påvirkning af arealer

Der skal erhverves cirka 150 ha til motorvejsudbygningen og yderligere cirka 55 ha til midlertidige arbejdsarealer. Cirka. 61 ejendomme vil blive berørt af ekspropriation i forskelligt omfang - fra pålæg af servitut om vejbyggelinje til ekspropriation af hele ejendommen.

Arealer skal erhverves til anlæg af den nye motorvej samt til etablering af faunapassager og regnvandsbassiner. Derudover skal der visse steder være behov for areal til nye under- og overføringer af krydsende veje samt til forlægning af disse.

Motorvejen vil gennemskære og opdele en række landbrugsejendomme, hvorved landbrugsareal, der tilhører samme ejendom, kan komme til at ligge på hver sin side af motorvejen. I forbindelse med ekspropriationerne vil Vejdirektoratet søge at gennemføre jordfordelinger i samarbejde med lodsejerne, så den enkelte landbrugsejendoms jordlodder så vidt muligt samles på samme side af motorvejen.

### 10.12.2 Påvirkning af ledninger

Linjeføringen krydser tracéerne for to luftledninger, en gastransmissionsledning og en højspændingsledning. Elledningen ligger imellem Toksværd og Boserup i Næstved Kommune, imens luftledninger og gastransmissionsledning ligger mellem Holme Olstrup og Næstved.

Undersøgelsesområdet krydses desuden af arealreservationer til en kommende gasledning samt tracéer for to elkabelføringer, der er under planlægning hos Energinet. Den ene skal forstærke elnettet på Sjælland, mens det andet er et forskønnelsesprojekt, hvor eksisterende luftledninger udskiftes med nedgravede kabler. Arealreservationen til gasledningen løber langs den østlige ende ved Rønnede.

## 10.13 Støjisoleringsordningen

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

Vejdirektoratet administrerer ordningen og udpeger de omfattede boliger på baggrund af et særskilt administrationsgrundlag. Støjisolering af boliger vil typisk omfatte forbedring eller udskiftning af vinduer med henblik på at dæmpe det indendørs støjniveau fra vejanlægget. Udpegningen sker ud fra 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 vil ophøre 60 måneder efter, at hele vejanlægget nævnt i § 1 er taget i brug.

# 11. Forholdet til EU-retten

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

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

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

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

## 11.1 VVM-direktivet

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

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

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

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

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

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

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

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

## 11.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

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

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

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

Da vedtagelsen af lovforslaget udgør godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, skal de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området derfor være gennemført inden lovforslagets vedtagelse, evt. i tilknytning til miljøkonsekvensvurderingerne

Som anført i pkt. 10 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet i lovforslagets § 1 foretaget en væsentlighedsvurdering af anlægsprojektets påvirkning på Natura 2000-områderne N161 Søer ved Bregentved og Gisselfeld, N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose samt N169 Havet og Kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde.

For så vidt angår Natura 2000-området N161 Søer ved Bregentved og Gisselfeld er det i væsentlighedsvurderingen vurderet, at det på grund af afstand på 3 kilometer til anlægsprojektet kan udelukkes, at anlægsprojektet vil have en væsentlig indvirkning på området. N161 Søer ved Bregentved og Gisselfeld indgår derfor ikke konsekvensvurderingen.

I væsentlighedsvurderingen for N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose og N169 Havet og Kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde konkluderes det, at det på det foreliggende grundlag ikke kan udelukkes, at udledning af vejvand vil medføre påvirkning af nedstrøms vandforekomster og dermed indirekte påvirke arter og habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget.

Det vurderes desuden for N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose, at påvirkning af fugle på udpegningsgrundlaget fra støj i anlægs- og driftsfasen ikke kan udelukkes på det foreliggende grundlag. Påvirkningerne af de to Natura 2000-områder er derfor vurderet nærmere i konsekvensvurderingen.

I konsekvensvurderingen konkluderes det, at anlægsprojektet ikke vil påvirke bevaringsmålsætningerne for Natura 2000-områderne N163 Suså, Tystrup-Bavelse Sø, Slagmosen, Holmegårds Mose og Porsmose og N169 Havet og Kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde, og at områdernes integritet opretholdes.

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

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

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

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingerne konstateret påvirkning af bilag IV-arter, hvorfor der er fastsat afværgeforanstaltninger herfor, som nærmere beskrevet i lovforslagets pkt.10.7.5. Anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger ved gennemførelsen af anlægsprojekterne.

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.

## 11.3 Århus-konventionen

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 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 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.

Lovforslaget vurderes derfor også at leve op til Århus-konventionen.

## 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](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/abs/EUDIR200060) tredje planperiode 2021-2027 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og indsatsbekendtgørelsen . Konkrete miljømål er herved fastlagt ved bekendtgørelse nr. 819 af 15. juni 2023 om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Fravigelse kan kun ske inden for rammerne af § 4 i bekendtgørelsen. Bestemmelsen implementerer vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7 omhandlende fravigelser.

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

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

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

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

## 11.5 Havstrategidirektivet

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

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

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

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

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

# 12. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den [xx.] december 2025 til den [xx.] januar 2026 (dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.: [Udestår]

# 13. Sammenfattende skema

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«) | Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«) |
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen | Projektet finansieres via finansloven af Transportministeriet.  Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i mia. kr. 2026-prisniveau, FFL-26) anslås til 1.937,3 mio. kr.  Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af ny motorvejsstrækning.  Udgifter til Faxe Kommune og Næstved Kommune til drift og vedligeholdelse af rute 54 som kommende kommunevej.  Lovforslagets § 6, stk. 2, vil medføre øget ressourceforbrug i Transportministeriet til behandling af eventuelle klager. |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen | Meradministration i anlægsfasen for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet.  De berørte kommuner vil i relation til projektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser. |
| Regionale konsekvenser | Sikrer bedre fremkommelighed og trafikafvikling | Konsekvenser for erhverv i anlægsfasen |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Projektet medfører bedre fremkommelighed og mere pålidelig rejsetid, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.  Det fører til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft.  Fordelene kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. | Der vil under anlægsarbejdet være trafikale gener, men arbejderne bliver tilrettelagt, så de forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken. |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Projektet medfører bedre fremkommelighed og mere pålidelig rejsetid. | Konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer. |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | Konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer og ved at klageadgange til anden administrativ myndighed afskæres. |
| Klimamæssige konsekvenser | Ingen | Der forventes en mindre stigning i trafikken som følge af projektet. Det vil betyde en stigning i CO2-udslippet fra trafikken. |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser | Ingen | Forstyrrelse af befolkning og dyreliv 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*

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

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

Det foreslås i *§ 1, stk. 1, 1. led,* at transportministeren bemyndiges til at anlægge en ca. 15 kilometer lang motorvej mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved.

Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren vil være bemyndiget til at anlægge en motorvej mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved. Anlægsprojektet omfatter foruden ny motorvejsstrækning bl.a. etablering af nye tilslutningsanlæg, broer og underføringer for krydsende veje og jernbane, faunapassager, støjafskærmning, regnvandsbassiner, samkørselspladser m.v.

Det foreslås i *§ 1, stk. 1, nr. 1,* at transportministeren bemyndiges til at nedklassificere rute 54 på strækningen mellem fordelerringen ved Næstved og det nyetablerede kryds ved Vester Egede.

Nedklassificering af delstrækningen af rute 54 fra statsvej til kommunevej følger herefter af dette lovforslag.

Det foreslås i § 1, stk. 1, *nr. 2,* at transportministeren bemyndiges til at anlægge og omlægge lokale veje og stier, herunder anlægge ny kommunevej i forlængelse af rute 54 øst for fordelerringen ved Næstved og syd for Vester Egede for at skabe en sammenhængende forbindelse i det kommunale vejnet.

Bestemmelsen vil betyde, at transportministeren vil kunne foretage anlæg og omlægning af lokale veje og stier til brug for gennemførelsen af anlægsprojektet. Det vil bl.a. indebære, at transportministeren vil kunne anlægge nye strækninger af kommunevej i den østlige og vestlige ende af den del af rute 54, der vil blive nedklassificeret som led i anlægsprojektet.

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

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

Det foreslås i *stk. 3,* at transportministeren overdrager de lokale veje og stier, der er nævnt i stk. 1, nr. 2, til Næstved Kommune og Faxe Kommune og de private vejejere i takt med færdiggørelsen.

Forslaget vil medføre, at transportministeren, hvilket i praksis vil være Vejdirektoratet, vil overdrage de i stk. 1, nr. 2, omtalte kommuneveje til henholdsvis Næstved Kommune og Faxe Kommune, i takt med at de enkelte veje og stier færdiggøres. Overdragelsen, herunder nedklassificering, vil følge af dette lovforslag.

Efter Vejdirektoratet har overdraget de enkelte veje, vil Næstved Kommune og Faxe Kommune være vejmyndighed i medfør af vejlovens § 7. I overensstemmelse med den almindelige ordning i vejloven vil kommunalbestyrelsen efter overdragelsen af de pågældende offentlige veje og stier have de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning, herunder vedligeholdelsesforpligtelsen, jf. vejlovens § 8, stk. 1.

Vejdirektoratet overdrager de i stk. 1, nr. 2, omtalte private veje til de private vejejere i takt med færdiggørelsen. Efter overdragelsen af anlægget vil de private vejejere have de beføjelser og forpligtigelser, der gælder efter kapitel 3 og 6 i lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024 om private fællesveje (privatvejsloven), herunder vedligeholdelsesforpligtigelsen.

*Til § 2*

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

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

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

*Til § 3*

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

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

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

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

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

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

Da det er intentionen, at transportministeren bemyndiger Vejdirektoratet til at gennemføre projektet, vil det således påhvile Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis dets entreprenører – at udføre de pågældende anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

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

*Til § 4*

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

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

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

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

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

*Til § 5*

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

Det foreslås i *§ 5, stk. 1,* at anlægsprojektet nævnt i § 1, ikke kræver tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning, § 8 i lov om forurenet jord, § 7 i lov om råstoffer, § 65, stk. 1 og stk. 2, i lov om naturbeskyttelse, §§ 6 og 38 i lov om skove, §§ 9, 12 og 19 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt og regler fastsat i medfør af 20, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

Det foreslåede vil indebære, at anlægsprojektet omfattet af lovens § 1, vil være undtaget fra kravet om, at der skal indhentes tilladelser efter planlovens § 35, stk. 1, jordforureningslovens § 8, råstoflovens § 7 og regler fastsat i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2. Det foreslåede vil også betyde, at det ikke vil være nødvendigt at søge dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2, ligesom der ikke skal søges dispensation efter artsfredningsbekendtgørelsens §§ 9, 12 og 19.

Bestemmelsen skal dermed være med til at fastsætte forholdet mellem anlægsloven og de regler i anden lovgivning, der stiller krav om tilladelse eller dispensation m.v., inden der foretages fysiske dispositioner i landskabet m.v.

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

På tilsvarende måde vil fravigelsen af jordforureningslovens § 8 betyde, at der ikke skal indhentes tilladelse fra kommunalbestyrelsen til at ændre arealanvendelsen, inden anlægsarbejdet kan påbegyndes. Vedtagelse af anlægsloven udgør dermed tilladelsen til at ændre arealanvendelsen.

Det foreslåede indebærer derudover, at der ikke skal indhentes tilladelse regler fastsat i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, til opførelse af anlæg omfattet af lovforslaget, herunder de midlertidige anlæg og installationer i åbent land. Opførelsen af anlæg sker under hensyntagen til landskabelige værdier og øvrige beskyttelsesinteresser, som bestemmelsen varetager.

De hensyn, som landzonebestemmelserne sammen med den øvrige fysiske planlægning og jordforureningslovens § 8 samt naturbeskyttelseslovens § 20 skal varetage, vil blive varetaget gennem den proces, der ligger forud for den forventede vedtagelse af anlægsloven. Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering, hvor bl.a. de planlægningsmæssige, landskabelige og miljømæssige påvirkninger af projektet er beskrevet og vurderet.

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

Bestemmelsen vil derudover medføre, at anlægsprojektet ikke vil kræve tilladelse efter § 7 i lov om råstoffer. Det betyder, at der ikke vil skulle indhentes tilladelse efter råstoflovens § 7 til eventuel råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med anlæg af motorvejen mellem Sydmotorvejen ved Rønnede og Næstved.

Det foreslåede vil endvidere betyde, at der uden dispensation efter naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2, vil kunne foretages arbejder inden for sø- og å-, skov- og kirkebeskyttelseslinjer, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16, 17 og 19.

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

Derudover vil det betyde, at anlægsprojektet vil kunne gennemføres uden at der indhentes tilladelse til ophævelse af fredskovpligt jf. skovlovens § 6. Det vil betyde, at fredskov vil kunne fjernes uden forudgående tilladelse fra Styrelsen for Grøn Arealforvaltning og Vandmiljø.

Det vil ligeledes betyde, at der ikke vil skulle indhentes dispensation til midlertidig fjernelse af fredskov jf. skovlovens § 38, jf. § 11, stk. 1, og § 27, i forbindelse med anlægsprojektet, ligesom der ikke vil skulle indhentes dispensation til fjernelse af ydre skovbryn af løvtræer og buske på fredskovspligtige arealer. De midlertidigt anvendte fredskovsarealer vil blive genplantet efter færdiggørelse af anlægsarbejdet.

Det foreslåede vil også betyde, der ikke skal søges om dispensation efter artsfredningsbekendtgørelsens §§ 9,12 og 19 til brug for anlægsprojektet.

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

Fravigelsen af krav om indhentelse af tilladelser eller dispensationer efter planlovens § 35, stk. 1, jordforureningslovens § 8, råstoflovens § 7, skovlovens §§ 6 og 38, naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2, artsfredningsbekendtgørelsens §§ 9, 12 og 19 og regler fastsat i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, 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 anlægsprojektet. Fravigelsen vil også gælde ved etablering af tilvalg til anlægsprojektet, samt ved ændringer i projektet inden for rammerne af vejlovens kapitel 2 a.

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

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

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

Det foreslås i § 5, *stk. 2,* at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 23, 24 og 26 a i lov om naturbeskyttelse og reglerne i museumslovens kapitel 8 og 8 a, samt lov om landbrugsejendomme ikke finder anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1.

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

Det foreslås desuden i stk. 2, at en række regler, som begrænser adgangen til at foretage en række af de helt nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet, ikke finder anvendelse. Det drejer sig om bestemmelserne om offentlighedens adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer ([naturbeskyttelseslovens §§ 23](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P23) og [24](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P24)) og om nedlæggelse af veje ([naturbeskyttelseslovens § 26 a](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P26A)) i det åbne land.

Hvis det som følge af et anlægsprojekt bliver nødvendigt at nedlægge veje og stier i det åbne land, jf. [naturbeskyttelsesloven § 26 a](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P26A), vil det altid blive vurderet, om der kan eller skal etableres en alternativ adgang. Der er således ikke behov for en særskilt anmeldelse af dette, idet det hensyn, der skal varetages gennem bestemmelsen i [naturbeskyttelsesloven § 26 a](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG20221392_P26A), sikres gennem processen for gennemførelse af anlægsprojektet.

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

Det foreslås derudover, at lov om landbrugsejendomme ikke finder anvendelse på anlægsprojektet. Det betyder, at der ikke skal indhentes tilladelser eller dispensationer efter loven til gennemførelse af anlægsprojektet.

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

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

*Til § 6*

I forbindelse med gennemførelsen af projektet omtalt i forslagets § 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 § 75 i vandforsyningsloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven, jf. dog stk. 2, og miljøministerens afgørelser efter § 29, stk. 2 og 4, §§ 32 og 37 og § 38, jf. § 40, stk. 2, og i konkrete sager efter kapitel 8 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 kapitel 11 a kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i en af nævnets afdelinger, jf. § 3, stk. 1, nr. 1-6, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Det følger af § 23, stk. 1, i byggeloven, at kommunalbestyrelsens afgørelser truffet i henhold til loven eller regler fastsat i medfør heraf, kan, for så vidt angår retlige spørgsmål, påklages til Nævnenes Hus, jf. dog § 12, stk. 7, § 16 C, stk. 4, § 18 A, stk. 4, og § 25 D, stk. 2.

Det følger af vandløbslovens § 80, stk. 1, at vandløbsmyndighedens afgørelser, bortset fra afgørelser om erstatning og andre økonomiske spørgsmål, og miljøministerens afgørelser efter § 37 a kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet, som behandler sagen i den læge afdeling, jf. § 3, stk. 1, nr. 10, i lov om Miljø- og Fødevareklagenævnet. Afgørelser efter § 54 a kan dog ikke påklages. Efter gældende ret vil disse afgørelser kunne blive påklaget til Miljø- og Fødevareklagenævnet, hvis den, der klager, er klageberettiget i sagen.

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

Det foreslås i *§ 6, stk. 1,* at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, byggeloven, lov om vandforsyning m.v., 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, byggeloven, vandforsyningsloven og vandløbsloven gælder for projektet. Det vil betyde, at der vil blive truffet afgørelser om projektet over for Vejdirektoratet som anlægsmyndighed samt dennes entreprenører. De kompetente myndigheder vil fortsat have tilsynskompetencen, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på projektet.

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

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

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

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

Afskæring af klageadgangen gælder alene afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven, naturbeskyttelsesloven, byggeloven, vandforsyningsloven og vandløbsloven vedrørende anlægsprojektet i anlægsfasen, 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 gennemførelsen af anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt.

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

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

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

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

De processuelle regler, herunder bl.a. klagefrist og vurdering af klageberettigelsen følger de processuelle regler i de i stk. 1 nævnte love.

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

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

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

Transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter stk. 2 og 3 gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 11. Der henvises til bemærkningerne til § 11.

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

Det foreslås i § 6, *stk. 4,* at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens dispositioner og undladelser i sager omfattet af denne lov.

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

Det foreslåede vil indebære, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Sundhedsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens sager om anlægsprojektet efter denne lov.

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

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

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

*Til § 7*

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

Foretages der i forbindelse med et statsvejanlæg arbejder på en kommunal eller fælleskommunalt ejet ledning placeret i en kommunevej følger det af vejlovens § 77, stk. 3, at staten afholder udgifterne til ledningsarbejdet.

Det følger af vejlovens § 78, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje udføres af vedkommende ledningsejer, Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i pkt. 3.6.

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

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

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

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

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

Det foreslåede vil medføre, at det vil blive præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer. Det foreslåede vil desuden betyde, at det er op til ledningsejer at forestå de nødvendige myndighedsgodkendelser, herunder gennemføre miljøkonsekvensvurderinger i det omfang, det må være påkrævet.

*Til § 8*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 9*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 10*

I forbindelse med en række andre anlægsprojekter har der været etableret en ordning, hvor støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering, og en lignende ordning foreslås for anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1. Der henvises bl.a. til lov nr. 1455 af 10. december 2024 om udbygning af rute 11 mellem Korskro og Varde og lov nr. 701 af 20. juni 2025 om udbygning af rute 9 ved Nørreballe og etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Der henvises herudover til pkt. 10.13 i de almindelige bemærkninger.

*Til § 11*

Det foreslås i *§ 11, stk. 1,* at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden 6 måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist på 6 måneder sikres det, at afgørelser efter denne lov efter en vis periode ikke kan indbringes for domstolene. Fristen vil gælde ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen vil ikke kunne fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse, eller af retten.

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 senest. Det vil i praksis f.eks. betyde, at i en situation, hvor afgørelsen er dateret til en mandag, men afgørelsen først offentliggøres om torsdagen i samme uge, da vil fristen skulle regnes fra torsdagen, da dette tidspunkt ligger senest.

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

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

Den foreslåede bestemmelse sikrer overholdelse af kravet i Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen vil derfor skulle forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

*Til § 12*

Det foreslås i *stk. 1,* at loven træder i kraft den 1. juli 2026.

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

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren ved udstedelse af en bekendtgørelse vil kunne ophæve loven på det tidspunkt, hvor lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle pligter og rettigheder, ikke længere vurderes relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne er tilendebragt, og det færdige anlæg er overgået til en driftsfase, og når støjisoleringsordningen er udløbet 60 måneder efter, at vejanlægget er taget i brug.

1. Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7. [↑](#footnote-ref-2)