**Forslag**

til

Lov om opgradering af Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev[[1]](#footnote-2)

Kapitel 1

*Anlægsprojektet*

**§ 1.** Transportministeren bemyndiges til at opgradere ca. 9,5 km af Vestmotorvejen på strækningen mellem Korsør og Vemmelev, herunder anlægge nødspor. Transportministeren kan omlægge lokale veje og stier.

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

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

Kapitel 2

*Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger*

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

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

Kapitel 3

*Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange*

**§ 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, § 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, § 26 a i lov om naturbeskyttelse, § 15 i lov om offentlige veje m.v., og museumslovens kapitel 8 og kapitel 8 a 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 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**

Et billede, der indeholder tekst, kort, atlas, diagram

Indhold genereret af kunstig intelligens kan være forkert.

*Bemærkninger til lovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

**Indholdsfortegnelse**

[1. Indledning 8](#_Toc215660008)

[2. Baggrund 8](#_Toc215660009)

[2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring 9](#_Toc215660010)

[3. Lovforslagets hovedpunkter 9](#_Toc215660011)

[3.1 Anlægsprojektet 9](#_Toc215660012)

[3.1.1 Lokale veje og stier 10](#_Toc215660013)

[3.1.2 Bygværker 10](#_Toc215660014)

[3.1.3 Støjreducerende tiltag 10](#_Toc215660015)

[3.1.4 Vejafvanding 11](#_Toc215660016)

[3.2 Trafikale forbedringer 11](#_Toc215660017)

[3.3 Ekspropriation 11](#_Toc215660018)

[3.4 Miljømæssige vurderinger 13](#_Toc215660019)

[3.4.1 Gældende ret 13](#_Toc215660020)

[3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 15](#_Toc215660021)

[3.5 Forholdet til anden lovgivning 16](#_Toc215660022)

[3.5.1 Gældende ret 16](#_Toc215660023)

[3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning  20](#_Toc215660024)

[3.6 Ledninger 22](#_Toc215660025)

[3.6.1 Gældende ret 22](#_Toc215660026)

[3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning   24](#_Toc215660027)

[4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN’s verdensmål 24](#_Toc215660028)

[5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige 25](#_Toc215660029)

[5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan 26](#_Toc215660030)

[5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet 27](#_Toc215660031)

[6. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter 28](#_Toc215660032)

[7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv. 28](#_Toc215660033)

[8. Administrative konsekvenser for borgerne 28](#_Toc215660034)

[9. Klimamæssige konsekvenser 29](#_Toc215660035)

[10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser 29](#_Toc215660036)

[10.1 Planforhold 29](#_Toc215660037)

[10.2 Landskab og visuelle forhold 30](#_Toc215660038)

[10.2.1 Eksisterende forhold 30](#_Toc215660039)

[10.2.2 Påvirkning i anlægsfasen 30](#_Toc215660040)

[10.2.3 Påvirkning i driftsfasen 30](#_Toc215660041)

[10.2.4 Afværgeforanstaltninger 31](#_Toc215660042)

[10.3 Arkæologi og kulturarv 32](#_Toc215660043)

[10.3.1 Eksisterende forhold 32](#_Toc215660044)

[10.3.2 Påvirkning i anlægsfasen 32](#_Toc215660045)

[10.3.3 Påvirkning i driftsfasen 32](#_Toc215660046)

[10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder 32](#_Toc215660047)

[10.4.1 Eksisterende forhold 32](#_Toc215660048)

[10.4.2 Påvirkning i anlægsfasen 32](#_Toc215660049)

[10.4.3 Påvirkning i driftsfasen 33](#_Toc215660050)

[10.5 Friluftsliv og rekreative forhold 33](#_Toc215660051)

[10.5.1 Eksisterende forhold 33](#_Toc215660052)

[10.5.2 Påvirkning i anlægsfasen 33](#_Toc215660053)

[10.5.3 Påvirkning i driftsfasen 34](#_Toc215660054)

[10.6 Støj og vibrationer 34](#_Toc215660055)

[10.6.1 Eksisterende forhold 34](#_Toc215660056)

[10.6.2 Påvirkning i anlægsfasen 34](#_Toc215660057)

[10.6.3 Påvirkning i driftsfasen 35](#_Toc215660058)

[10.6.4 Afværgeforanstaltninger 35](#_Toc215660059)

[10.7 Natur og biodiversitet 35](#_Toc215660060)

[10.7.1 Eksisterende forhold 35](#_Toc215660061)

[10.7.2 Påvirkning i anlægsfasen 36](#_Toc215660062)

[10.7.3 Påvirkning i driftsfasen 37](#_Toc215660063)

[10.7.4 Bilag IV-arter 37](#_Toc215660064)

[10.7.5 Afværgeforanstaltninger 40](#_Toc215660065)

[10.7.6 Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering 42](#_Toc215660066)

[10.8 Geologi, grundvand og hydrologi 43](#_Toc215660067)

[10.8.1 Eksisterende forhold 43](#_Toc215660068)

[10.8.2 Påvirkning i anlægsfasen 43](#_Toc215660069)

[10.8.3 Påvirkning i driftsfasen 44](#_Toc215660070)

[10.8.4 Afværgeforanstaltninger 45](#_Toc215660071)

[10.9 Overfladevand 45](#_Toc215660072)

[10.9.1 Eksisterende forhold 45](#_Toc215660073)

[10.9.2 Påvirkning i anlægsfasen 46](#_Toc215660074)

[10.9.3 Påvirkning i driftsfasen 46](#_Toc215660075)

[10.9.4 Afværgeforanstaltninger 48](#_Toc215660076)

[10.10 Forurenede grunde 49](#_Toc215660077)

[10.11.1 Eksisterende forhold 49](#_Toc215660078)

[10.10.2 Påvirkning i anlægsfasen 50](#_Toc215660079)

[10.10.3 Påvirkning i driftsfasen 50](#_Toc215660080)

[10.10.4 Afværgeforanstaltninger 50](#_Toc215660081)

[10.11 Råstoffer, jordhåndtering og affald 51](#_Toc215660082)

[10.11.1 Eksisterende forhold 51](#_Toc215660083)

[10.11.2 Påvirkning i anlægsfasen 51](#_Toc215660084)

[10.11.3 Påvirkning i driftsfasen 51](#_Toc215660085)

[10.11.4 Afværgeforanstaltninger 52](#_Toc215660086)

[10.12 Arealindgreb og ledninger 52](#_Toc215660087)

[10.12.1 Påvirkning af arealer 52](#_Toc215660088)

[10.12.2 Påvirkning af ledninger 52](#_Toc215660089)

[10.13 Støjisoleringsordningen 52](#_Toc215660090)

[11. Forholdet til EU-retten 53](#_Toc215660091)

[11.1 VVM-direktivet 53](#_Toc215660092)

[11.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet 53](#_Toc215660093)

[11.3 Århus-konventionen 55](#_Toc215660094)

[11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet 56](#_Toc215660095)

[11.5 Havstrategidirektivet 58](#_Toc215660096)

[12. Hørte myndigheder og organisationer mv. 58](#_Toc215660097)

[13. Sammenfattende skema 58](#_Toc215660098)

# 1. Indledning

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget for opgradering af Vestmotorvejen på strækningen mellem Korsør og Vemmelev, herunder etablering af nødspor i begge retninger. Anlægsprojektet har til formål at forbedre fremkommeligheden ved hændelser på strækningen mellem Korsør og Vemmelev.

I lovforslagets § 1 foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at gennemføre opgradering af en motorvejsstrækning på ca. 9,5 km, herunder etablering af nødspor i begge retninger. Derudover bemyndiges transportministeren til at omlægge lokale veje og stier som del af anlægsprojektet.

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 mv.

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 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. opgradering af Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev med befæstede nødspor. Denne del af aftalen står Enhedslisten og Alternativet udenfor.

På den baggrund udarbejdede Vejdirektoratet i perioden 2023-2025 en miljøkonsekvensvurdering af anlægsprojektet. Miljøkonsekvensvurderingen omfattede to projektforslag. Forligspartierne besluttede den 3. september 2025 den løsning, hvor nødsporene afbrydes ved de eksisterende broer, hvorved broerne kan bibeholdes. Det er på den baggrund den løsning, som lovforslaget giver bemyndigelse til at anlægge.

## 2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring

Der er gennemført en miljøkonsekvensvurdering af opgraderingen af Vestmotorvejen på strækningen fra Korsør til Vemmelev, 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 har været i offentlig høring i perioden fra den 13. marts 2025 til den 8. maj 2025. Vejdirektoratet modtog 12 høringssvar.

På baggrund af indkomne høringssvar til miljøkonsekvensvurderingen er der udarbejdet et tillæg til miljøkonsekvensvurderingen vedrørende opdatering af vandområdevurderingerne. Tillægget har været i supplerende offentlig høring i perioden fra den 26. juni 2025 til den 8. august 2025. Vejdirektoratet modtog ét høringssvar.

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

# 3. Lovforslagets hovedpunkter

## 3.1 Anlægsprojektet

Anlægsprojektet indeholder forslag om etablering af nødspor på Vestmotorvejen på en strækning på ca. 9,5 km mellem Korsør og Vemmelev. Motorvejen er i dag anlagt med to vognbaner uden nødspor. Der foreslås etablering af nødspor i begge retninger. Nødsporene foreslås afbrudt ved eksisterende overførte broer og foreslås derudover indsnævret ved underførte broer og tunneler. Etablering af nødspor foreslås at starte vest for Slagelse Landevej, hvor de vestvendte ramper i dag løber ud i motorvejen. Nødsporene forløber derefter frem til øst for broen, der fører Halsskovvej over motorvejen. Umiddelbart efter broen overgår motorvejen til Sund & Bælts motorvejsstrækning, hvor der er nødspor i dag.

Der foreslås en ombygning af tilslutningsanlægget TSA 42 Korsør ved Tårnborgvej, idet hverken de vestlige eller østlige rampers længde i dag lever op til nutidig standard. Tilslutningerne i rampeanlægget foreslås derfor forlænget, dog afgrænses de vestlige ramper ved den eksisterende bro over Tårnborgvej, som ikke ombygges. Rampekrydsene foreslås udbygget, ligesom der foreslås mindre justeringer af rampernes bredde, så tilslutningsanlægget fremover vil være tilgængeligt for EMS2 køretøjer (dobbelttrailere). Når tilslutningsanlægget er ombygget med længere ramper, bliver det muligt at øge hastigheden til 110 km/t på den strækning, hvor der i dag er 90 km/t.

Tilslutningsanlæg TSA 41 Tjæreby, hvor Bildsøvej føres over motorvejen, foreslås tilpasset ved rampernes sammenføring med de nye nødspor. Broens frihøjde foreslås opdateret til nutidens standard ved at sænke de to sydlige (østgående) spor på motorvejen over en længde på ca. 50 meter af motorvejen på hver side af broen. De nærmere forhold ved sænkningen afklares senere i projekteringen, men forventes at være i størrelsesordenen 3-8 cm med størst behov i motorvejens yderside og mindst ind mod midterrabatten.

Tilslutningsanlægget TSA 40b Vemmelev, hvor Slagelse Landevej føres over motorvejen, foreslås tilpasset ved mindre ændringer ved de vestlige rampers sammenføring med de nye nødspor. Tilslutningsanlægget ombygges ikke.

### 3.1.1 Lokale veje og stier

De eksisterende vejbroer og krydsende veje bevares.

Stien mellem Solbakkevej og Tårnborgvej ved Korsør foreslås nedlagt ved etablering af nødspor. Den endelige placering af nødsporet fastlægges i den efterfølgende detailprojekteringsfase, hvormed der kan være justeringer i projektet, der muliggør opretholdelse af stiforbindelsen. Dette vil blive endeligt afklaret i forbindelse med detailprojekteringsfasen. Eventuelle mindre ændringer i adgangsveje eller lignende som følge af anlægsprojektet fastlægges nærmere i forbindelse med detailprojekteringsfasen.

### 3.1.2 Bygværker

Der foreslås etableret i alt syv nye faunapassager, hvoraf én erstatter et eksisterende bygværk ved underføring af vandløbet Bækkerenden. Formålet er at forbedre mulighederne for, at små og mellemstore dyr kan krydse under motorvejen, hvilket vil styrke dyrenes spredningsmuligheder og sammenhængen mellem naturområder på tværs af motorvejen.

Faunapassagerne foreslås udformet i forskellige dimensioner alt efter hvilke dyr, der er vurderet at færdes i de respektive nærområder. Fire af de nye faunapassager foreslås placeret mellem Korsør og Svenstrup, hvor motorvejen grænser op til skov- og naturområder. Heraf foreslås to af disse dimensioneret til små og mellemstore dyr, mens de to øvrige etableres til padder. De tre øvrige faunapassager foreslås placeret mellem Svenstrup og Vemmelev. I dette område løber vandløbet Bækkerenden, hvor det eksisterende bygværk under motorvejen foreslås udskiftet med en faunapassage udformet til små og mellemstore pattedyr inklusiv banketter til fx odder. De to øvrige passager foreslås udformet til små dyr som f.eks. padder.

### 3.1.3 Støjreducerende tiltag

Der foreslås etablering af støjafskærmning ved Vemmelev (på begge sider af motorvejen), Tjæreby (syd for motorvejen) og Svenstrup (på begge sider af motorvejen). Der foreslås derudover etablering af støjskærm ved Motalavej/Fasanhaven i Korsør (syd for motorvejen). Denne støjskærm afbrydes af broen, der fører Halskovvej over motorvejen, men foreslås videreført på vestsiden af broen langs Sund & Bælts motorvejsstrækning.

Der foreslås samlet set etablering af ca. 6 km støjafskærmning som led i anlægsprojektet. Støjskærmene ved Vemmelev, Svenstrup og Tjæreby er planlagt til en højde på syv meter, mens støjskærm ved Motalavej/ Fasanhaven er planlagt til en højde på otte meter.

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

### 3.1.4 Vejafvanding

Som en del af anlægsprojektet foreslås etablering af et nyt samlet afvandingssystem for den eksisterende motorvej inklusiv nødspor.

Der vil blive etableret kantopsamling på dele af strækningen indenfor områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) samt ud for støjskærme og langs jernbanen.

På den øvrige del af strækningen vil vejvand blive opsamlet i grøfter og trug. Der forventes i begrænset omfang nedsivning fra grøfter og trug.

Overfladevand fra kantopsamling, trug og grøfter vil blive ledt til otte nyetablerede regnvandsbassiner langs strækningen. Bassinerne etableres med membran, og partikler vil bundfældes i bassinerne, inden vandet udledes med forsinkelse for at undgå hydraulisk belastning af vandløbene.

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.

Der henvises i øvrigt til nærmere beskrivelse i lovforslagets pkt. 10.9 Overfladevand.

## 3.2 Trafikale forbedringer

Etablering af nødspor vil medføre bedre fremkommelighed for beredskabet i forbindelse med hændelser.

Fremkommelighed for den ordinære trafik vil blive øget på en del af projektstrækningen som følge af hastighedsforøgelsen på den vestligste del af motorvejen.

Projektet forventes ikke at føre til øget trafik, udover den generelle trafikvækst på strækningen.

Trafiktællinger viser, at der kører mellem 38.000-44.000 køretøjer på strækningen om dagen. Prognosefremskrivninger af trafikken til 2040 giver en forventning om en trafikmængde på 42.000-48.000 køretøjer om dagen.

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

Der skal erhverves arealer til etablering af nødspor, skråningsanlæg, faunapassager, støjskærme, regnvandsbassiner, projektspecifik råstofindvinding (sidetag), udbygning af tilslutningsanlæg m.v.

Der skal endvidere ske ekspropriation til pålæg af servitutter til brug for anlægsprojektet, herunder pålæg af servitutter ved udlæg af mundings- og bufferzoner i forbindelse med faunapassager til sikring af passagernes funktionalitet. Mundings- og bufferzonen har til formål at friholde området omkring selve passagen friholdes 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 passagen. Den præcise udstrækning af mundings- og bufferzoner, fastlægges på baggrund af konkret vurdering i forbindelse med detailprojekteringen.

Der vil også være behov for at ekspropriere arealer midlertidigt i anlægsfasen til brug for arbejdsarealer, anstillingspladser m.v. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsfasen, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Det forventes, at der skal erhverves ca. 14,5 ha til selve anlægsprojektet og ca. 13,5 ha til midlertidige arbejdsarealer. Derudover skal der samlet etableres ca. 8,5 ha erstatningsnatur for beskyttede naturtyper og fredskov.

Der vil ske både permanent og midlertidig ekspropriation af dele af kolonihaveområderne beliggende på matr. nr. 1vn Tårnborg Hgd., Korsør Jorder og matr. nr.  86aæ Korsør Markjorder til brug for anlægsprojektet. Der udlægges ikke erstatningsarealer i forbindelse med ekspropriation af kolonihaveareal.

Omkring 70 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Det estimeres, at ca. 5 ejendomme kan blive totaleksproprieret.

Det er forudsat, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand i udgangspunktet sker ved frivillig aftale mellem ledningsejer og lodsejer. Såfremt 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 og for pålæg af servitutter mv. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

## 3.4 Miljømæssige vurderinger

### 3.4.1 Gældende ret

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

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

Af vejlovens § 17 g, stk. 6, følger, at miljøkonsekvensvurderingen skal beskrive og vurdere et projekts væsentlige direkte og indirekte indvirkninger på følgende faktorer: 1) befolkning og menneskers sundhed, 2) biologisk mangfoldighed med særlig vægt på arter og naturtyper, der er beskyttet i henhold til direktiv 92/43/EØF og direktiv 2009/147 /EF, 3) jordarealer, jordbund, vand, luft og klima, 4) materielle goder, kulturarv og landskabet og 5) samspillet mellem faktorerne i nr. 1-4. Efter § 17 g, stk. 7, skal beskrivelsen også omfatte projektets forventede virkninger på miljøet som følge af projektets sårbarhed over for risici for større ulykker og katastrofer, der er relevante for det pågældende projekt.

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

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

Ved Folketingets vedtagelse af et anlægsprojekt 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 lovforslaget 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 miljøkonsekvensvurderingen.

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.

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 regnvandsbassiner.

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 de nødvendige tilladelser – som ikke er fraveget – 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 lovforslagets 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 mv.

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

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

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

Det følger endvidere af § 8 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 mv. i det åbne land (vej- og el-bekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, at et offentligt anlæg, der placeres i det åbne land, skal have en godkendelse.

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

[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 forholdet til EU-retten.

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

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

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

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

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

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 mv., 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.

Det fremgår af § 4 i lovbekendtgørelse nr. 790 af 21. juni 2007 om kolonihaver (herefter kolonihaveloven), at hel eller delvis nedlæggelse af et varigt kolonihaveområde alene må ske efter tilladelse fra kommunalbestyrelsen. Det følger af kolonihavelovens § 5, stk. 2, nr. 1, at reglerne i kolonihavelovens § 4 ikke finder anvendelse ved ekspropriation af eller inddragelse af kolonihaveområder som følge af anlægsarbejder i henhold til anlægslov.

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 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 mv. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4, at ved tag- og overfladevand forstås regnvand fra tagarealer og andre helt eller delvist befæstede arealer, herunder jernbaner, såfremt det ikke indeholder andre stoffer, end hvad der sædvanligt tilføres regnvand i forbindelse med afstrømning fra sådanne arealer eller har en væsentlig anden sammensætning.

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

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

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

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

### 3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

Der er i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, foretaget en væsentligheds- og konsekvensvurdering af anlægsprojektets påvirkning på det nærmeste Natura 2000-område N116 Centrale Storebælt og Vresen, der ligger ca. 2 km vest for projektområdet. Det er i væsentlighedsvurderingen vurderet, at det ikke kan udelukkes, at Natura 2000-område N116 Centrale Storebælt og Vresen vil kunne blive væsentligt påvirket som følge af projektets ændringer i udledninger af vejvand til det marine miljø. På den baggrund er der udarbejdet en konsekvensvurdering af projektets påvirkning af de marine arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget i driftsfasen. Konsekvensvurderingen konkluderer, at der ikke vil være risiko for påvirkning af arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-område N116 Centrale Storebælt og Vresen.

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

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, naturbeskyttelsesloven, artsfredningsbekendtgørelsen og museumsloven ikke vil finde anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven.

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

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

Vurdering af indvirkninger på miljøet som følge af råstofindvinding (sidetag) til brug for anlægsprojektet vil blive foretaget på baggrund af proceduren i kapitel 2 a i vejloven. Det betyder, at Vejdirektoratet skal ansøge Trafikstyrelsen om godkendelse af en projektændring (råstofindvinding) til anlægsloven, forinden råstofindvinding kan påbegyndes. Trafikstyrelsen vil i sin behandling af ansøgningen skulle tage stilling til, om ændringen af anlægsprojektet i form af råstofindvinding vil medføre væsentlige negative indvirkninger på miljøet og træffe afgørelse derom.

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 mv. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

Tilladelser eller dispensationer vil kunne påklages administrativt, bl.a. til Miljø- og 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

I forbindelse med anlægsprojektet vil det være 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. Såfremt 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. Nærværende lovforslag indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

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

Transportministeren har en tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder senest ved lov 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 nødspor på motorvejen mellem Korsør og Vemmelev, som nævnt i lovforslagets § 1, vil fremkommeligheden ved hændelser på strækningen forbedres. Dette vil være medvirkende til at sikre en bedre trafikafvikling ved hændelser, herunder en højere regularitet i rejsetiden, hvilket vil være en gevinst for trafikanterne. Anlægsprojektet understøtter verdensmål nummer 9 Industri, innovation og infrastruktur, herunder delmålene 9.1 (udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel).

Etableringen af nødspor og forlængelse af ramper på tilslutningsanlæg 42 ved Tårnborgvej i Korsør vil forbedre trafiksikkerheden. Dette understøtter verdensmål nummer 3 Sundhed og trivsel, herunder delmål 3.6 (reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker).

Herudover reducerer anlægsprojektet støjgener fra den eksisterende motorvej for de omkringliggende boligområder, idet der etableres støjafskærmning, hvilket understøtter verdensmål nummer 11 Bæredygtige byer og lokalsamfund, herunder delmål 11.3 (byudvikling gøres mere inkluderende og bæredygtig gennem lavere støjniveauer).

Anlægsprojektets modernisering af afvandingssystemet vurderes at udgøre en markant forbedring af rensningen af overfladevandet i forhold til de eksisterede forhold, hvilket bidrager til verdensmål nummer 6 Rent vand og sanitet, herunder delmål 6.3 (forbedring af vandkvaliteten gennem reduktion af forurening), samt til verdensmål 14 Livet i havet, herunder delmål 14.1 (forhindring af havforurening blandt andet med næringsstoffer).

Etableringen af syv nye faunapassager vil styrke spredningsmulighederne for mindre dyrearter samt mindske fragmenteringen af deres levesteder. Både etablering af faunapassager samt forbedring af afvandingssystemet vil bidrage til verdensmål 15 Livet på land, herunder delmål 15.5 (begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet).

Anlæg af nødspor kræver både råstoffer og energi. Forbruget er med til at lægge pres på naturens ressourcer i form af indvinding og produktion af materialer, som kan påvirke miljøet negativt. Verdensmål 12 omhandler ansvarligt forbrug og produktion. I såvel anlæg som drift vil der blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO2-reducerende løsninger bl.a. gennem genanvendelse, optimering af jordhåndtering samt krav i udbud og kontrakter. Tiltagene vurderes at understøtte delmål 12.2 (bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressourcer) samt verdensmål 9 Industri, innovation og infrastruktur, herunder 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).

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

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

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

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

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

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 mv. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan de arkæologiske forundersøgelser vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige udgravninger af fund.

Der er omkring årsskiftet 2024/2025 gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet, miljøkonsekvensvurderingen og anlægsoverslaget for det samlede undersøgte projekt for opgradering af Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev.

### 5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 875,8 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.) |
| 761,6 | 837,7 | 875,8 |

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-26). Projektet vil kunne gennemføres på ca. 5 år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges omkring 2 år på udbud, geotekniske boringer, detailprojektering, besigtigelse og ekspropriation mv.

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

2026: Forventet forundersøgelser, detailprojektering, udbud, forventet besigtigelse, forberedende arbejder mv. samt forventet ekspropriation.

2028: Anlægsarbejder igangsættes, og anlægget ibrugtages løbende

2030: Forventet åbning.

2031: Færdiggørelse af projektet.

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

|  |  |
| --- | --- |
| **År** | **Anlægsbevilling**  **mio. kr.** |
| 2025 | 2,3 |
| 2026 | 38,1 |
| 2027 | 87,6 |
| 2028 | 193,8 |
| 2029 | 209,0 |
| 2030 | 174,8 |
| 2031 | 170,4 |

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

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsfasen, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning for den samlede motorvejsstrækning blev beregnet til 2,4 pct.

## 6. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter

Det foreslåede anlægsprojekt vil medføre en bedre fremkommelighed i forbindelse med hændelser på strækningen som følge af etablering af nødspor til fordel for beredskabet og øvrige trafikanter.

# 7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Det foreslåede anlægsprojekt vil øge fremkommeligheden ved hændelser, hvilket vil medføre positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det vil føre til, at beredskabet kan komme hurtigere frem i forbindelse med f.eks. ulykker, ligesom trafikanter sikres bedre fremkommelighed i sådanne tilfælde. Det vil føre til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. Mere indirekte effekter vil være positive konsekvenser som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og omkostningerne for pendlerne også vil blive reduceret. Samtidig vil udbygning af tilslutningsanlægget ved TSA 42 Korsør for EMS2 køretøjer muliggøre at transportere større mængder gods pr. tur. Dette kan betyde lavere transportomkostninger for de virksomheder, der anvender EMS2 køretøjer.

Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt med videst mulig hensyntagen til fremkommeligheden for trafikken. Under anlægsfasen vil der være reduceret rejsehastighed og dermed reduceret fremkommelighed på de delstrækninger, hvor der arbejdes, og i meget korte perioder på berørte sideveje, Indskrænkning i trafikken på motorvejen i anlægsfasen vil overordnet set 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, vil der være administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. 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

Udbygningen af Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev skønnes ikke at medføre forøget trafik, og dermed skønnes projektet ikke at påvirke de nationale udledninger.

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 også et ønske om at kende projektets samlede udledninger målt i CO2-ækvivalenter, uagtet om udledningerne sker i Danmark eller i udlandet. Derfor opgøres klimaaftrykket også fra forbrugssiden, hvilket betyder, at opgørelsen inddrager bruttoudledninger fra etablering af anlægget, herunder materialer og arbejdskørsel. Bruttoopgørelsen af et anlægsprojekts udledning af CO2-ækvivalenter tager ikke højde for, at anlægsprojektet kan fortrænge anden CO2-udledning fra en alternativ anvendelse af anlægsmidlerne enten i den private eller den offentlige sektor.

I miljøkonsekvensvurderingen af projektet er det endnu 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.

I anlægsfasen skal der anvendes råmaterialer f.eks. asfalt, stål og beton. Fremstillingen af disse har et forbrugsbaseret klimaaftryk. I anlægsfasen skal der desuden bruges entreprenørmaskiner, der både vil udsende CO2 og luftforurenende stoffer (primært NOX) samt støv. Vejdirektoratet skønner, at CO2-udledningen fra anlægsfasen er mellem 21.890 og 23.770 ton brutto alt efter, i hvilken grad forventningerne til den teknologiske udvikling indfris. Størstedelen af udledningen er fra produktion af materialer til projektet. De øvrige udledninger kommer fra transport af materialer, herunder jordtransporter samt emissioner fra entreprenørmateriel.

# 10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Anlægsprojektets miljø- og naturmæssige konsekvenser er vurderet i miljøkonsekvensrapporten for opgradering af Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev, og konklusionerne er gengivet nedenfor. Derudover medfører lovforslaget ikke miljø- og naturmæssige konsekvenser. 

## 10.1 Planforhold

Anlægsprojektet er overvejende beliggende i landzone, men berører også byzonearealer i mindre omfang. Anlægsprojektet berører eller grænser op til arealer, der i Slagelse Kommunes Kommuneplan 2022 og lokalplaner er udlagt til forskellige formål, herunder erhverv, boliger samt blandet bolig og erhverv.

For en oversigt over lokalplaner og kommuneplanrammer, der berøres af anlægsprojektet, henvises til miljøkonsekvensrapporten.

## 10.2 Landskab og visuelle forhold

### 10.2.1 Eksisterende forhold

Den eksisterende motorvej er beliggende i et fladt til bølget kystnært morænelandskab, der i arealanvendelsen varierer mellem bymæssig bebyggelse, tekniske anlæg, natur, beplantning, landbrugsdrift og spredt bebyggelse i det åbne land.

Landskabet er præget af store tekniske anlæg i form af jernbane, højspændingstracé og den eksisterende motorvej mellem Korsør og Vemmelev.

### 10.2.2 Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasen vil landskabet blive påvirket af terrænreguleringer, afgravning til regnvandsbassiner samt midlertidige aktiviteter som fældning af træer og buske, etablering og anvendelse af midlertidige arbejdsarealer, oplag af jord og materialer, kørsel med lastbiler og entreprenørmaskiner, midlertidig belysning, skiltning og hegning af byggepladser samt etablering af ny beplantning.

Hovedparten af aktiviteterne sker i umiddelbar tilknytning til den eksisterende motorvej, og påvirkningerne af landskabet vil koncentrere sig om arealerne nær motorvejen. Kørsel med lastbiler til transport af materialer, jord mv. vil dog også finde sted i større afstand fra motorvejen.

Landskabet påvirkes endvidere af råstofindvinding til brug for anlægsprojektet i nærheden af projektområdet ved kørsel med gravemaskiner og lastbiler, etablering af bunker af opgravede råstoffer, oplag af muldjord samt midlertidige køreveje ind og ud af råstofgrave. Der kan desuden være behov for midlertidige støjvolde af opgravet materiale for at overholde Miljøstyrelsens vejledende støjgrænseværdier. Hvis der sker indvinding under grundvandsspejlet, kan der opstå søer, hvilket også vil påvirke landskabsoplevelsen.

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 følger den eksisterende motorvejs forløb og vil derfor som helhed have en moderat visuel påvirkning, idet synligheden af motorvejen øges. Dette vil særligt være tilfældet i åbne, flade og lavtliggende landskaber.

Etablering af støjskærme med en højde på 7-8 meter ved Vemmelev, Tjæreby, Svenstrup og Korsør vil medføre en permanent påvirkning på det omkringliggende landskab.

Hvor motorvejen ligger lavere end tilstødende terræn placeres støjskærmene som udgangspunkt på toppen af de nye skråninger. Hvor motorvejen ligger højere end tilstødende terræn, placeres støjskærmene i niveau med yderrabatten.

Ved Vemmelev foreslås etablering af fire støjskærme, hvoraf de tre erstatter eksisterende støjskærme. Støjskærmene vil forstærke oplevelsen af at køre i en korridor ved kørsel på motorvejen. Støjskærmene vil udgøre et fremmed element i landskabet med et teknisk præg, og vil være meget synlige fra det omkringliggende landskab. Endvidere vil indsigten til Vemmelev Kirke fra arealerne nord for motorvejen blive påvirket af de to støjskærme beliggende vest for Stationsvej. Der er derfor tale om en væsentlig negativ påvirkning.

Ved Tjæreby foreslås etablering af én støjskærm langs den sydlige del af motorvejen, som vil betyde, at overgangen til det omkringliggende landskab bliver påvirket i væsentligt negativt omfang, idet støjskærmen vil være synlig i væsentlig grad i landskabskarakterområderne Frølunde Fed og Store Vejlen mod nord og Halskov Morænelandskab vest for Tjæreby. Støjskærmens tekniske karakter vil bryde den landskabelige sammenhæng og oplevelsen af Tjærebys placering i landskabet, idet bebyggelsen vil blive skjult bag støjskærmen. Støjskærmen vil ligeledes hindre udsigt fra Tjæreby mod nord. Der er derfor tale om en væsentligt negativ indvirkning.

Derudover foreslås placering af fire nye støjskærme ved Svenstrup. Støjskærmene vil være mest markant set fra syd. Støjskærmene på den nordlige side af motorvejen er placeret lavere i terrænet langs Hyldevej og er derfor mindre markante i landskabet. Støjskærmenes tekniske udtryk er dog fremmed for området og udgør et indgreb i den nuværende grønne bevoksning langs motorvejen. Der er tale om en væsentlig negativ indvirkning.

Ved Korsør etableres støjskærme ved Motalavej og Fasanhaven. Ved Motalavej er der tale om udskiftning af eksisterende mindre støjskærm. Støjskærmene vil fremstå væsentligt mere markante i landskabet og virke fremmede i landskabet. Der er tale om væsentligt negativ indvirkning.

Det foreslås endvidere, at der etableres otte nye regnvandsbassiner. Regnvandsbassinernes udformning vil blive søgt tilpasset det omkringliggende landskab.

### 10.2.4 Afværgeforanstaltninger

Støjskærme foreslås så vidt muligt at blive udformet, så de passer ind i omgivelserne. Støjskærmene skal beklædes med trælameller på de nederste 3 meter. Skærmene skal i materialevalg og/eller beklædning udføres, så de indgår mere naturligt i omgivelserne. Støjskærme, som vurderes at have en væsentlig negativ landskabelig påvirkning, begrønnes på bagsiden af skærmen (dvs. ud mod det omgivende terræn). Beplantning vil bidrage til, at en støjskærm visuelt tilpasser sig omgivelserne, og klatreplanter og træer kan dæmpe skærmenes dominerende virkning. Plantevalget kan bestå af klatreplanter med hæftende rødder eller træ- og buskbevoksning med slørende effekt, eller en kombination af disse.

Gennembrudt og helt eller delvist ryddet beplantning vil så vidt muligt blive genetableret. Beplantning må dog ikke sløre oversigtsforhold eller gå på kompromis med trafiksikkerheden.

Udformning af regnvandsbassiner vil blive tilpasset det omgivende landskab.

## 10.3 Arkæologi og kulturarv

### 10.3.1 Eksisterende forhold

Til brug for miljøkonsekvensvurderingen har Museum Vestsjælland identificeret arealer i nærhed af anlægsprojektet, hvor der vurderes at være høj risiko for at påtræffe nye arkæologiske fund. De udpegede arealer er beliggende omkring fortidsmindet Kjellingehøj og ved Tårnborg Gods samt flere lokaliteter ved Svenstrup og Tjærby. Lokaliteterne rummer fortidsminder fra oldtiden eller stenalderen i form af gravhøje eller andre typer af grave samt skåltegn.

Der ligger derudover fredede fortidsminder og beskyttede jord- og stendiger i nærheden af anlægsprojektet.

Vemmelev Kirke med tilhørende kirkebyggelinje er beliggende syd for anlægsprojektet.

### 10.3.2 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsprojektet berører ikke fredede områder, fredede fortidsminder eller beskyttede jord- og stendiger i anlægsfasen.

### 10.3.3 Påvirkning i driftsfasen

Anlægsprojektet berører ikke fredede områder, fredede fortidsminder eller beskyttede jord- og stendiger i driftsfasen.

Etablering af støjskærme ved Vemmelev vil begrænse indkigget til Vemmelev Kirke fra området nord for motorvejen. Der henvises til beskrivelse i pkt. 10.2.3.

## 10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder

### 10.4.1 Eksisterende forhold

På Vestmotorvejen på strækningen mellem Korsør og Vemmelev er der ingen nødspor, men enkelte vigelommer. De manglende nødspor gør fremkommeligheden på strækningen sårbar for beredskabet ved kørsel med redningskøretøjer i forbindelse med hændelser.

Ud over byerne Korsør og Vemmelev går motorvejen også gennem bysamfundene Svenstrup og Tjæreby.

Motorvejen forløber desuden gennem åbent land med spredt bebyggelse tæt på motorvejen.

### 10.4.2 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsarbejderne vil medføre støjpåvirkninger. Særligt anlægsarbejder omkring de nye støjskærmfundamenter og faunapassager vil medføre støjgener, da anlægsarbejderne her foregår mere koncentreret og bynært end arbejderne til nødsporsudvidelsen.

Støjgener fra anlægsarbejde minimeres ved så vidt muligt at begrænse arbejdet til dagtimerne i hverdage. Særligt støjende arbejder, herunder blandt andet ramning og nedvibring af spuns, er planlagt til at skulle foregå i dagperioden i hverdage. Se nærmere beskrivelse af støj i pkt. 10.6 Støj og vibrationer.

Etablering af fundamenter ved ramning eller vibrering af pæle og spuns vil medføre risiko for vibrationspåvirkning af omkringliggende bygninger.

Vibrationsgener begrænses ved at sikre, at der ikke sker bygningsbeskadigelse ved overvågning af påvirkningen af nærliggende bygninger, så anlægsarbejdet kan justeres, hvis vibrationerne nærmer sig et niveau, hvor der er risiko for bygningsbeskadigelse. Se nærmere beskrivelse af vibrationer i pkt. 10.6 Støj og vibrationer.

Oplags- og arbejdspladser samt anstillingspladser vil være belyste om natten for at forebygge tyveri. Da selve anlægsarbejdet langt overvejende foregår i dagperioden, vil lyspåvirkning fra køretøjer og maskiner være meget begrænset.

Midlertidige ændringer i trafikafviklingen vil medføre mindre gener for lokale beboere i form af ændrede vejadgange, periodevis lukning af veje og stier med omkørsel til følge m.v.

### 10.4.3 Påvirkning i driftsfasen

Anlægsprojektet medfører ikke i sig selv forøget trafik, hvorfor der ikke er ændringer i luft- eller lysforurening i forhold til de eksisterende forhold.

Som en del af anlægsprojektet foreslås det, at eksisterende støjskærme langs strækningen vil blive udbygget i længde og højde, og desuden foreslås det at etablere støjskærme på delstrækninger, hvor der ikke tidligere har været støjafskærmning. Anlægsprojektet vurderes derfor at indebære en positiv påvirkning af befolkningen og dennes sundhed i form af reducering af støj fra motorvejen.

## 10.5 Friluftsliv og rekreative forhold

### 10.5.1 Eksisterende forhold

Langs motorvejen ligger flere rekreative områder, herunder ridecenter, sportsfaciliteter, samt naturområdet Højbjerg Skov. Derudover ligger der flere kolonihaveområder tæt på motorvejen.

Motorvejens forløb krydser desuden Margueritruten ved Korsør samt enkelte vandreruter i området.

### 10.5.2 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsarbejderne vil medføre midlertidig lukning af stien fra kolonihaveområderne til Tårnborgvej nord for motorvejen i Korsør.

Der vil ske permanent og midlertidig inddragelse af rekreative arealer i naturområdet Højbjergskov samt andre områder udlagt til rekreative arealer i kommuneplanen til brug for udvidelse af nødspor, etablering af regnvandsbassiner og midlertidige arbejdsarealer m.v.

Der vil derudover ske permanent og midlertidig inddragelse af arealer beliggende i kolonihaveområderne beliggende nord for motorvejen i Korsør til brug for anlægsprojektet. Der udlægges ikke erstatningsarealer i forbindelse med ekspropriation af kolonihaveareal som led i anlægsprojektet.

### 10.5.3 Påvirkning i driftsfasen

Anlægsprojektet medfører ikke i sig selv forøget trafik og dermed heller ikke øget luft-, lys- eller støjpåvirkning af rekreative arealer.

Rekreative arealer, der anvendes til midlertidige arbejdsarealer, vil blive retableret efter brug.

Den kommunale sti mellem Solbakkevej og Tårnborgvej i Korsør foreslås nedlagt ved etablering af nødspor. Den endelige placering af nødsporet fastlægges i den efterfølgende detailprojekteringsfase, hvormed der kan være justeringer i projektet, der muliggør opretholdelse af stiforbindelsen. Dette vil blive endeligt afklaret i forbindelse med detailprojekteringsfasen.

## 10.6 Støj og vibrationer

### 10.6.1 Eksisterende forhold

Motorvejen ligger primært i det åbne land, men passerer de større byer Korsør og Vemmelev, samt mindre bysamfund. Der er enkelte boliger i det åbne land, der ligger forholdsvis tæt på motorvejen.

### 10.6.2 Påvirkning i anlægsfasen

De primære støjkilder stammer fra strækningsrelaterede anlægsarbejder. Anlægsarbejderne strækker sig over hele anlægsfasen, men arbejderne gennemføres ikke samtidig 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.

Ved almindeligt støjende arbejder langs vejtracéet er der ca. 17 boliger, der vil blive belastet med mere end 70 dB (A) i dagperioden.

Derudover vil særligt støjende aktiviteter, bl.a. ramning til støjskærme og faunapassager medføre væsentlig påvirkning af et større antal boliger. De boliger, der primært vil blive påvirket af særligt støjende anlægsarbejder, er beliggende ved byerne Vemmelev, Tjæreby, Svenstrup og Korsør, hvor det foreslås, at der etableres støjskærme og faunapassager. Det indebærer, at i alt ca. 1000 boliger vil blive påvirket af de særligt støjende anlægsarbejder, som dog vil blive udført i en kortvarig afgrænset periode (mellem 8-20 uger) på den konkrete placering, hvorfor der er tale om en lokal påvirkning.

Mærkbare vibrationer vil særligt kunne forekomme i forbindelse med ramning og vibrering af pæle og spuns til støjafskærme og faunapassager. Det er vurderet, at ca. 570 boliger vil være indenfor konsekvensområdet for påvirkning ved vibration i løbet af anlægsfasen.

Påvirkningen vil dog være lokal og i en kortvarig afgrænset periode. Risiko for bygningsbeskadigelse vil således være kortvarig for den enkelte bolig (1-2 dage) mens risiko for mærkbare vibrationer har varighed af ca. 1 uge for den enkelte bolig.

### 10.6.3 Påvirkning i driftsfasen

Anlægsprojektet vil ikke give anledning til forøget trafik på motorvejen, hvorfor der ikke er en forøgelse af støjpåvirkning fra motorvejen som følge af anlægsprojektet.

Som en del af anlægsprojektet foreslås det, at eksisterende støjskærme langs strækningen bliver udbygget i længde og højde, og desuden foreslås det, at der bliver etableret støjskærme på delstrækninger, hvor der ikke tidligere har været støjafskærmning. Anlægsprojektet vurderes derfor at indebære en positiv påvirkning i form af reducering af støj fra motorvejen.

### 10.6.4 Afværgeforanstaltninger

For at minimere støjgener for omgivelserne i anlægsfasen, vil anlægsarbejdet som udgangspunkt blive tilrettelagt bl.a. ved krav til entreprenørerne, således at naboerne til anlægsprojektet ikke generes unødigt under udførelsen af anlægsarbejdet. Der vil efter behov blive anvendt mindre støjende arbejdsmetoder. Anlægsarbejder vil så vidt muligt blive udført på hverdage inden for dagtimerne

Ved bygninger, hvor er risiko for skader fra vibrationer, vil der før anlægsarbejdet blive foretaget fotoregistrering og blive anvendt vibrationsmålere under arbejdets udførelse.

I driftsfasen vil opsætning afnye støjskærme reducere støjpåvirkningen for de omkringliggende boliger.

Det foreslås, at der etableres en støjisoleringsordning til støjbelastede boliger. Lydisolering omfatter typisk udskiftning af vinduer og forbedring af facaden for at reducere det indendørs støjniveau. Støjisolering iværksættes for boliger, som har et højt støjniveau (>63 dB). Se nærmere i pkt. 10.13 Støjisoleringsordningen.

## 10.7 Natur og biodiversitet

### 10.7.1 Eksisterende forhold

I forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført feltundersøgelser i perioden 2023-2024 og foretaget indsamling af eksisterende data. Feltundersøgelserne er foretaget inden for en undersøgelseskorridor, der er betydelig større end det areal, der vil skulle eksproprieres midlertidigt og permanent til anlægsprojektet.

Ved feltundersøgelserne er der undersøgt nærmere for § 3 beskyttet natur, overset natur, faunapassager, skove, krat og træer, småbiotoper, økologiske forbindelser, arter beskyttet på habitatdirektivets bilag IV (beskrives under pkt. 10.7.5), samt fredede og rødlistede arter.

Feltundersøgelserne er suppleret af eksisterende data fra offentlige databaser og kilder.

Indenfor undersøgelseskorridoren er der registreret 23 vandhuller, to moser, to vandløb og fire enge, der alle er beskyttet jf. naturbeskyttelseslovens § 3. Størstedelen af projektområdet er på landbrugsjord med lav naturværdi.

De undersøgte eng- og mosearealer har en ringe estimeret naturtilstand.

Motorvejen krydser vandløbet Bækkerenden, der er omfattet af beskyttelsen i naturbeskyttelseslovens § 3 og målsat i vandplanlægningen. Se nærmere i pkt. 10.9 Overfladevand.

De motorvejsnære arealer er udpeget som økologiske forbindelser i Slagelse Kommunes Kommuneplan 2022. Desuden er arealerne langs vandløbet Bækkerenden udpeget som økologisk forbindelse. De økologiske forbindelser udgør korridorer i landskabet, som sikrer spredningsmulighederne for dyr og planter og dermed bidrager til at understøtte områdets biodiversitet.

I det omkringliggende findes der en række landskabselementer, der kan fungere som ledelinjer og spredningskorridorer for områdets vilde dyr og planter, det er fx diger, jernbane, motorvejskanter og læhegn. Enkelte vandløb, der løber under motorvejen, fungerer som spredningskorridorer.

Der er syv fredskovarealer indenfor undersøgelseskorridoren, hvoraf nogle af arealerne har høj naturværdi.

Langs motorvejen er flere arealer omfattet af naturbeskyttelseslovens skovbyggelinje.

Der er registreret flere invasive arter i projektområdet (sildig gyldenris, canadagås og fasan). Ved feltundersøgelserne er der ikke fundet yderligere forekomster af invasive arter.

I nærheden af undersøgelseskorridoren er der fundet de fredede arter skrubtudse, lille vandsalamander, snog og skovfirben. Flere af disse arter er også fundet inden for undersøgelseskorridoren.

### 10.7.2 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsprojektet vil berøre § 3-områder. De beskyttede naturtyper vil blive påvirket af midlertidig arealinddragelse til arbejdsareal og permanent inddragelse til selve vejanlægget.

I alt inddrages ca. 1,5 ha beskyttet natur permanent og ca. 0,6 ha midlertidigt til brug for anlægsprojektet.

Der er tale om permanent inddragelse af 2 engarealer og 1 mose, som alle har ringe naturtilstand. Derudover vil engarealer blive inddraget til brug for midlertidige arbejdsarealer.

Der vil blive etableret erstatningsnatur for de § 3-arealer, der inddrages til brug for anlægsprojektet. Midlertidige arbejdsarealer vil blive reetableret efter brug. Se nærmere i pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

Anlægsprojektet vil endvidere påvirke de i kommuneplanen udpegede økologiske forbindelser permanent ved udvidelse af nødspor og midlertidigt til brug for arbejdsarealer. Når nødsporene er etableret og vegetation har etableret sig på de nye skrænter og vejkanter, vil strækningen langs motorvejen igen kunne benyttes som økologisk forbindelse på samme måde som i dag.

Anlægsprojektet vil medføre permanent inddragelse af ca. 2,4 ha fredskov til etablering af nødspor, regnvandsbassiner m.v., mens ca. 1,5 ha fredskov vil blive inddraget midlertidigt til brug for arbejdsarealer m.v. I alt 5 fredskovsområder påvirkes af anlægsprojektet, herunder fredskov med værdifuldt egekrat. Der etableres erstatningsskov for de arealer, der inddrages til anlægsprojektet. Se nærmere i pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

I anlægsfasen vil der blive udført anlægsarbejder indenfor skovbyggelinjen på en strækning på ca. 1.500 m ved området vest for Tjæreby.

### 10.7.3 Påvirkning i driftsfasen

For at fremme den økologiske funktionalitet for områdets dyr foreslås etablering af flere faunapassager på tværs af motorvejen således, at dyr i området kan krydse under motorvejen. Faunapassagerne vil mindske vejanlæggets barriereeffekt generelt for områdets små og mellemstore dyr. Se nærmere i pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

### 10.7.4 Bilag IV-arter

I miljøkonsekvensvurderingen er området screenet for arter beskyttet af habitatdirektivets bilag IV. Der er ved feltundersøgelser søgt efter følgende bilag IV-arter: odder, padder, flagermus og markfirben, idet disse potentielt kan forekomme i området. Ligeledes er arternes tilhørende mulige yngle- og rasteområder eftersøgt ved feltundersøgelserne.

Marsvin indgår i vurderingen, da arten er på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område N116 Centrale Storebælt og Vresen. Natlyssværmer indgår ligeledes i vurderingen på baggrund af vurdering af værtsplanter langs motorvejen.

*Odder*

Der er ved feltundersøgelserne ikke fundet odder i området, men der er fundet tegn på, at større dyr anvender vandløbet Bækkerenden i den østlige del af projektområdet. Det kan derfor ikke udelukkes, at arten findes i området.

Odderen er under spredning på Sjælland og der er derfor mulighed for, at den vil sprede sig til projektområdets vandløb. Under de nuværende forhold udgør motorvejen en barriere, og der er dermed ikke gode spredningsmuligheder for odder på tværs af motorvejen.

Selve anlægsarbejdet i forbindelse med udvidelsen af motorvejen og opdatering af underføringen af vandløbet Bækkerenden til en faunapassage for bl.a. odder vurderes ikke at påvirke odderen, da det vurderes meget lidt sandsynligt, at odderen bruger det eksisterende område omkring vandløbet i dag, da kvaliteten af området for odderen er lav.

I driftsfasen vil etablering af faunapassage ved underføring af vandløbet Bækkerenden under motorvejen, betyde at odderen frit kan passere under motorvejsanlægget, hvormed motorvejens barriereeffekt i landskabet reduceres. Det vurderes at forbedre områdets økologiske funktionalitet for odderen, som er under udbredelse på Sjælland.

*Padder*

I alt blev 23 vandhuller besigtiget som led i feltundersøgelserne, og ud af disse blev otte vandhuller vurderet som egnet levested for bilag IV-padder.

Ved undersøgelserne er der fundet stor vandsalamander i to vandhuller i undersøgelseskorridoren. Områderne, hvor arten er fundet, er vurderet egnet som yngle- og rasteområder for stor vandsalamander.

I anlægsfasen inddrages arealer, der er egnet som yngle- og rasteområder for stor vandsalamander. Desuden kan arten blive udsat for forstyrrelse fra anlægsarbejdet, ligesom de kan blive kørt over af entreprenørmaskiner. Der er indarbejdet konkrete tiltag i projektet for at undgå individdrab og sikre opretholdelse af den økologiske funktionalitet. Se nærmere i pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

*Flagermus*

Der er ved eftersøgningerne i 2023 og 2024 fundet syv arter af flagermus i projektområdet: vandflagermus, brunflagermus, sydflagermus, skimmelflagermus, troldflagermus, pipistrelflagermus og dværgflagermus. Arterne er registreret ved gennemførelse af lytteundersøgelser i yngletiden og spredningstiden. Det vurderes derudover på baggrund af data om arternes udbredelse, at arterne brun langøre, damflagermus og frynseflagermus skal betragtes som potentielt forekommende i området.

27 lokaliteter med træer/grupper af træer er undersøgt for forekomst af flagermusegnede træer. Syv af områderne vurderes at rumme træer, der er egnede som yngle- og rasteområde for flagermus.

Potentielle påvirkninger af flagermus i anlægsfasen omfatter fældning af egnede yngle-eller rastetræer og eventuel nedrivning af bygninger, der kan være egnede som yngle- og rastested for flagermus. Fældning af træer eller nedrivning af bygninger, der fungerer som yngle- eller rasteområder for flagermus, medfører en midlertidig negativ påvirkning, idet retablering af egnede træer som følge af veteranisering foregår relativt hurtigt, og da der ofte vil være mange egnede huse i nærområdet. Se nærmere i pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

Herudover kan flagermus i anlægsfasen blive påvirket af gennembrydning af ledelinjer og forstyrrelse fra arbejdslys og -støj. Flagermus er nataktive og jager og navigerer ved hjælp af ultralydsskrig. Der vil som udgangspunkt ikke blive arbejdet om natten og støj fra anlægsarbejderne vil foregå i områder, hvor der ellers normalt er støj fra motorvejen, hvorfor støjen vurderes at være ubetydelig. Kunstigt lys på byggepladser kan virke afskrækkende for særligt lysfølsomme flagermus som fx vandflagermus, der er registreret i det aktuelle projektområde. Kunstigt lys kan forstyrre deres udflyvning eller spredning mellem fourageringsområder om natten, hvis lyspåvirkningen sker i spredningskorridorer eller rammer træer, der fungerer som yngle- eller rasteområde. Ved gennemførelse af de planlagte afværgeforanstaltninger vurderes det, at den økologiske funktionalitet for flagermus kan opretholdes. Se nærmere i pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

I driftsfasen vil der ikke forekomme forøget lys eller støjpåvirkning fra trafikken på motorvejen, da denne ikke øges som følge af anlægsprojektet. På den baggrund vurderes det, at der ikke er en væsentlig påvirkning af flagermus i driftsfasen, og at der derfor ikke er behov for afværgetiltag.

*Markfirben*

Markfirben er undersøgt ved feltundersøgelser i alt tre gange i 2023-2024 på lokaliteter, der blev vurderet potentielt egnede som yngle- og rasteområde. Der blev ved eftersøgningerne ikke registreret fund af markfirben. Arten er i databaserne registreret to steder mod nordvest og vest udenfor undersøgelseskorridoren og et enkelt sted indenfor undersøgelseskorridoren ved Korsør. Spredningsmulighederne mellem de kendte forekomster vurderes ikke at blive påvirket af anlægsarbejderne. Skrænterne i motorvejens nærområde er ikke vurderet at være egnede som yngle- og rastområde for markfirben. Anlægsarbejderne vurderes derfor ikke at påvirke markfirben, og der er derfor ikke behov for afværgeforanstaltninger.

I driftsfasen vurderes at der kan være en positiv påvirkning af markfirben som følge af de nye faunapassager under motorvejen. Det vil betyde forbedret mulighed for spredning på tværs af motorvejen.

*Natlyssværmer*

Værtsplanterne for natlyssværmer er almindelige arter som gederams og lodden dueurt, som er fundet på de undersøgte lokaliteter langs motorvejen. Det vurderes dog, at områderne med værtsplanter langs motorvejen udgør en ubetydelig del af det samlede område med værtsplanter, og at området ikke er særligt egnet for arten. Arten vurderes ydermere ikke at være begrænset af udbuddet af mængden eller udbredelsen af værtsplanter. Fjernelse af områder med værtsplanter vurderes at udgøre en ubetydelig påvirkning og den økologiske funktionalitet af området for natlyssværmer vurderes at være upåvirket af anlægsprojektet.

*Marsvin*

Arten indgår i vurderingen, da marsvin er på udpegningsgrundlaget for det nærliggende Natura 2000-område N116, Centrale Storebælt og Vresen.

Anlægsarbejderne medfører ikke direkte påvirkning af marsvin pga. afstanden på 2 km. fra projektområdet til Natura 2000-området.

Der kan dog være tale om indirekte påvirkninger som følge af ændringer i den samlede vejafvanding, der kan påvirke fødegrundlaget for arter på udpegningsgrundlaget, herunder marsvin. Anlægsarbejderne til ændring af vandløbet Bækkerenden fra underføring til faunapassage under motorvejen kan eksempelvis medføre erosion, herunder frigivelse af næringsstoffer, til vandløbet Bækkerenden. Bækkerenden er en del af Tude Å systemet, der har Jammerland Bugt og Musholm Bugt som slutrecipient. Jammerland Bugt og Musholm Bugt har overlap med det nærtliggende Natura 2000-område N116, Centrale Storebælt og Vresen. Det vurderes, at koncentrationerne af næringsstoffer, der frigives til Bækkerenden i forbindelse med etablering af faunapassagen vil være ubetydelig, hvormed påvirkning af arten som følge af anlægsaktiviteter kan afvises.

Ved etablering af nyt samlet afvandingssystem for den eksisterende motorvej og nødspor inklusiv de i projektet indarbejdede afværgeforanstaltninger, bliver den samlede udledning af miljøfremmede stoffer og kvælstof mindre end i dag. Se nærmere i pkt. 10.7.5 Afværgeforanstaltninger.

Det vurderes, at yngle- og rasteområder for marsvin ikke vil blive påvirket som følge af anlægsprojektet, og den økologiske funktionalitet for arten opretholdes.

Der henvises i øvrigt til pkt. 10.7.6 Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering.

### 10.7.5 Afværgeforanstaltninger

De § 3 beskyttede naturarealer, der skal anvendes midlertidigt og permanent til udbygningen af motorvejen og tilhørende anlæg, foreslås erstattet ved udlægning af erstatningsnatur. Naturarealerne vurderes at være af ringe kvalitet og foreslås erstattet i forholdet 1:2. Det dobbelte areal skal kompensere for, at nyskabte naturområder i en årrække vil have en ringere naturtilstand end den natur, der erstattes. Erstatningsnaturen forventes etableret samtidig med anlægsarbejdernes udførelse.

Fældet fredskov foreslås erstattet i forholdet 1:2. Midlertidigt berørte fredskovsarealer genplantes, når anlægsarbejderne er afsluttet. De 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. Arbejdsområdet ved fredskovsområde F4 øst for Korsør tilpasses og reduceres, så det værdifulde egekrat ikke påvirkes.

Motorvejen udgør i dag en stor barriere i landskabet for alle dyr. Der foreslås derfor etablering af syv nye og tidssvarende faunapassager under motorvejen til små og mellemstore dyr, herunder bilag IV-arter. Anlægsprojektet omfatter således etablering af fem mindre faunapassager under motorvejen, hvor små pattedyr og padder kan passere, én faunapassage ved ny underføring af et vandløb, samt udskiftning af en eksisterende underføring af vandløbet Bækkerenden til en faunapassage, der muliggør passage for odder.

Kørsel og øvrig påvirkning af vandhuller og moser samt et værdifuldt egekrat inden for det midlertidige arbejdsareal skal desuden undgås, dvs. entreprenørmaskiner m.v. skal køre uden om disse.

Af hensyn til større pattedyr, herunder hjortevildt, foreslås vildthegn etableret langs motorvejen fra tilkørselsanlæg 42 til de bebyggede områder ved Svenstrup. Vildthegnet etableres langs begge vejsider. Der skal etableres ca. 1.700 meter vildthegn nord for motorvejen og ca. 1.400 meter syd for motorvejen.

Hvis der på anlægstidspunktet findes invasive plantearter i områder med anlægsarbejde, skal det sikres, at jord med frø fra arterne ikke spredes til andre områder.

*Afværgeforanstaltninger for bilag IV-arter*

*Odder*

Der foreslås etablering af faunapassage med tørre banketter for vandløbet Bækkerenden, som krydser under motorvejen. Odderen vil derefter frit kunne passere under motorvejen, hvormed motorvejens barriereeffekt i landskabet reduceres.

Etablering af faunapassagen vil sikre, at områdets økologiske funktionalitet for odder opretholdes og forbedres i driftsfasen.

*Stor vandsalamander*

For at undgå påvirkning af stor vandsalamander i anlægsfasen, foreslås opsætning af midlertidige paddehegn, inden anlægsarbejderne påbegyndes. Paddehegn opsættes mellem anlægsområdet og ynglevandhuller. Paddehegn skal senest være opstillet i ynglesæsonen (1. april - 20. juni), inden anlægsarbejderne går i gang, da padderne i denne periode vil være i vandhullerne. Paddehegnet skal være mindst 50 cm. højt og forsynes med ramper fra anlægssiden, så padder, der mod forventning befinder sig i anlægsområdet, kan vandre ud af sig selv.

Ved fjernelse af yngle- og rasteområder foreslås etablering af egnet erstatningsnatur i nærområdet i en afstand af ca. 500 meter fra ynglevandhullet. Ca. 1,27 ha. yngle- og rasteområde vil blive påvirket permanent, mens ca. 0,43 ha. yngle- og rasteområde påvirkes midlertidigt i anlægsfasen. Erstatningsarealer foreslås etableret i forholdet 1:2, da der er tale om yngle- og rasteområder i middel til ringe tilstand. Erstatningsarealerne etableres med tæt/høj vegetation, dødt ved, stenbunker og små buske. Erstatningsnaturen skal være etableret, inden anlægsarbejderne i de eksisterende yngle- og rasteområder påbegyndes.

I driftsfasen foreslås opsætning af permanente paddehegn som en del af faunapassagerne og i områder nær vandhuller for at undgå, at stor vandsalamander kan komme ud på vejarealet, men i stedet ledes til at passere under motorvejen i faunapassager.

Med de beskrevne afværgetiltag vurderes, at den økologiske funktionalitet for bilag IV-arten stor vandsalamander kan opretholdes.

De beskrevne afværgetiltag vil også være til gavn for andre bestande af fredede padder, som ikke er omfattet af beskyttelsen på habitatdirektivets bilag IV, fx lille vandsalamander. Padder kan anvende de forskellige typer faunapassager i anlægsprojektet, uanset om der er tale om våde eller tørre passager. Faunapassagernes funktion for padder understøttes ved etablering af paddehegn, ledelinjer og placering af erstatningsvandhuller. Paddernes mulighed for at krydse under motorvejen via de nye faunapassager vil medføre en positiv effekt for arterne i forhold til de nuværende forhold, da barriereeffekten reduceres.

*Flagermus*

Påvirkning af flagermus som følge af kunstigt lys i anlægsfasen foreslås afværget ved at anvende gult lys på arbejdspladser i nærheden af levesteder for flagermus. Det drejer sig om arbejdspladserne ved Bækkerenden og mellem Korsør og Svenstrup.

Det er vurderet, at anlægsprojektet vil medføre behov for fældning af syv flagermusegnede træer.

I tilfælde, hvor der er træer, der er egnet som yngle- og rasteområde for flagermus indenfor midlertidige arbejdsarealer, vil der i anlægsfasen blive søgt at placere arbejdsveje og arbejdsområder uden om de udpegede træer, således behov for fældning af flagermusegnede træer minimeres. Der er i miljøkonsekvensvurderingen udpeget ét flagermusegnet træ indenfor midlertidigt arbejdsareal.

Hvor det er nødvendigt at fælde træer, der udgør yngle- og rasteområder for flagermus, foreslås træet erstattet ved udpegning af to træer til veteranisering og fredning af ét træ til naturligt henfald for hvert flagermusegnet træ, der fjernes for at sikres, at flagermusene fortsat har egnede yngle- og rastesteder i området under og efter projektets realisering. Erstatningstræerne skal findes indenfor nærområdet, dvs. ca. indenfor 1000 meter fra det flagermusegnede træ, der fældes.

Veteranisering af erstatningstræer skal foregå mindst 6 måneder, inden flagermusegnede træer fældes. Fældning af flagermusegnede træer må kun ske i perioden 1. september til 31. oktober jf. artsfredningsbekendtgørelsen.

Ved eventuelle nedrivninger af bygninger skal disse undersøges for flagermus inden nedrivning. Dette gøres ved manuelle lytning ved potentielle ind- og udflyvningshuller, samt visuelle inspektioner. Der vil ud fra forsigtighedsprincip blive taget udgangspunkt i et worst-case scenarie, hvor det antages, at bygninger periodevis kan blive benyttet af flagermus. Fjernelse af bygninger skal foregå i perioden 1. september til 31. oktober. Herudover vil der ske veteranisering af to træer og efterlades ét træ til naturligt henfald for hver bygning, der fjernes for at sikres, at flagermusene fortsat har egnede yngle- og rastesteder i området under og efter projektets realisering. For det tilfælde, at de fysiske undersøgelser af bygning viser behov for anden afværgeforanstaltning end erstatningstræer, vil der i stedet blive etableret konstruktion egnet som afværgeforanstaltning for den specifikke art, fx ved etablering af flagermushotel. I driftsfasen vil anlægsprojektet ikke medføre forøget øget risiko for trafikdrab af flagermus, da trafikintensiteten ikke ændres.

### 10.7.6 Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering

Der er foretaget væsentlighedsvurdering og konsekvensvurdering for Natura 2000-område N116 Centrale Storebælt og Vresen. Vurderingerne omfatter de mulige påvirkninger, som anlægsprojektet vil kunne have på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

Anlægsprojektet berører ikke Natura 2000-område N116 direkte, idet der er mindst 2 km fra projektet til Natura 2000-området. Det vurderes på grund af afstanden, at forstyrrelser fra støj-, støv- og lyspåvirkning fra anlægsarbejde, samt tung trafik, vibrationer og visuelle påvirkninger ikke vil have en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områdets udpegningsgrundlag.

Påvirkninger i anlægsfasen behandles derfor ikke yderligere i konsekvensvurderingen.

I driftsfasen kan det ikke afvises, at anlægsprojektets ændringer i udledning af vejvand til vandmiljøet vil kunne medføre påvirkninger på Natura 2000-område N116 pga. anlægsprojektets hydrologiske sammenhæng med Natura 2000-området ved udledning til vandmiljøet. Natura 2000-område N116 overlapper med følgende de to målsatte kystvande Jammerland Bugt og Musholm Bugt, samt Smålandsfarvandet. En del af udledningen af vejvand vil ske via ikke målsatte vandløb til vandområdet Korsør Nor med Smålandsfarvandet, åbne del som slutrecipient. Den øvrige del udledes til vandløbet Bækkerenden over Forlev Rende til vandområderne Jammerland Bugt og Musholm Bugt som slutcepient. På den baggrund er der foretaget en konsekvensvurdering af projektets påvirkning af de marine arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området N116 i driftsfasen.

Det konkluderes i konsekvensvurderingen, at der ikke sker forringelse eller hindring af målopfyldelse i vandområderne som følge af anlægsprojektet. Det kan dermed afvises, at der vil ske påvirkning af naturtyper eller arter med tilknytning til vandområder i N116.

Samlet set vurderes projektet ikke at påvirke bevaringsmålsætningerne for Natura 2000-område N116 Centrale Storebælt og Vresen, og Natura 2000-områdets integritet opretholdes.

Der henvises endvidere til den samlede Natura 2000-konsekvensvurdering i miljøkonsekvensrapporten på Vejdirektoratets hjemmeside.

## 10.8 Geologi, grundvand og hydrologi

### 10.8.1 Eksisterende forhold

Områdets ældste aflejringer består af Kertemindemergel overlagt på Lellinge grønsandskalk. Ovenpå de ældste aflejringer træffes skiftende lag af moræneler og smeltevandssand og -grus. Der er ligeledes tilstedeværelse af marint sand og ler inden for undersøgelseskorridoren

Projektområdet krydser seks grundvandsforekomster: to terrænnære, én regional og tre dybe forekomster.

For de terrænnære forekomster har den ene god kvantitativ tilstand med ringe kemisk tilstand pga. af pesticider, mens den anden har ukendt tilstand. Den regionale forekomst har god kvantitativ tilstand med ringe kemisk tilstand pga. af pesticider.

De fire dybe grundvandsforekomster har alle god kvantitativ tilstand. Derudaf har den ene også god kemisk tilstand, mens de to andre grundvandsforekomster har ringe kemisk tilstand pga. indhold af pesticider.

Projektområdet krydser områder med drikkevandsinteresser (OD), og i den østlige del ligger projektet inden for områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Der er i dette område også udpeget nitratfølsomme indvindingsområder (NFI), indsatsområder (IO) og indvindingsopland indenfor OSD.

Det almene vandforsyningsanlæg Vemmelev-Forlev Vandværk er beliggende ca. 160 m fra motorvejen. Den ene af vandværkets i alt fire boringer ligger i umiddelbar nærhed af vandværket, mens de øvrige tre ligger nord for undersøgelseskorridoren.

Motorvejen krydser de to lokale værdifulde geologiske områder, Halskov Bakker og Tude Å Delta, der er udpeget i Slagelse Kommunes kommuneplan 2022.

### 10.8.2 Påvirkning i anlægsfasen

Forurening med olie og større uheld og spildhændelser under anlægsarbejde søges undgået ved indretning af arbejdspladsen og planlægning af anlægsarbejderne.

I forbindelse med anlægsarbejde vil der være behov for at håndtere terrænnært grundvand og overfladevand ved anlæg af vejkasse (nordligt og sydligt nødspor) samt tilkørselsramper, regnvandsbassiner og faunapassager.

Overordnet forventes det, at der ved udgravning i sand- og grusaflejringer og i blødbund (gytje, tørv m.v.), skal håndteres terrænnært grundvand, da det sekundære vandspejl står tæt på terræn. Hvis der vurderes behov for blødbundsudskiftning i forbindelse med anlægsarbejdet, er det muligt, at der skal udføres yderligere grundvandssænkning. I lerede aflejringer (fx moræneler) kan det sekundære vandspejl ligeledes stå tæt på terræn. Vandmængden her forventes dog generelt at være meget begrænset, idet vandet i moræneler befinder sig i porehuller samt mindre sandlinser. Den lokale geologi og vandmængden kan dog variere på korte afstande, idet moræneler består af usorteret sediment.

I forbindelse med håndtering af terrænnært grundvand og vej- og overfladevand anbefales det at udføre udgravningsarbejdet under perioder med lavtstående grundvandsstand (sommerperioden).

Der kan blive behov for midlertidige grundvandssænkninger i forbindelse med anlægsarbejdet. Det vurderes, at lokale mindre grundvandssænkninger i forbindelse med anlægsarbejderne vil have ubetydelig påvirkning på grundvandsforekomstens kvantitative tilstand grundet forekomstens store udbredelse og den deraf store grundvandsdannelse til forekomsten. Forud for gennemførelse af midlertidige sænkninger af grundvand vurderes, om grundvandssænkningerne kan påvirke nærliggende vandboringer, vådområder, natur eller ejendomme mv., så der kan tages hensyn til dette ved arbejdernes udførelse.

Herunder vil der være særlig opmærksomhed på grundvandssænkninger nær Vemmelev-Forlev Vandværk, idet vandværket i forvejen er udfordret af højt kloridniveau i drikkevandet.

Ved råstofindvinding til brug for anlægsprojektet kan der opstå behov for lokale og midlertidige grundvandssænkninger umiddelbart i og nær graveområdet. Grundvandsstanden vil hurtigt genetablere sig, når råstofferne er fjernet. Geologien påvirkes altid ved indvinding af råstoffer. Det vurderes dog, at råstofindvinding (sidetag) vil være af begrænset omfang og påvirkningen af de geologiske interesser er derfor ikke væsentlig.

Det vurderes samlet, at anlægsprojektet med de indarbejdede afværgeforanstaltninger kan gennemføres uden risiko for forringelse af nuværende kemiske tilstand eller hindring af senere målopfyldelse for områdets grundvandsforekomster. Se nærmere i pkt. 10.8.4 Afværgeforanstaltninger.

### 10.8.3 Påvirkning i driftsfasen

Der foreslås etablering af nyt samlet afvandingssystem for motorvejen og nødspor med kantopsamling på dele af strækningen indenfor områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) samt ud for støjskærme og langs jernbanen.

På den øvrige del af strækningen vil vejvand blive opsamlet i grøfter og trug.

Overfladevand fra kantopsamling, trug og grøfter vil blive ledt til otte nyetablerede regnvandsbassiner langs strækningen. Bassinerne etableres med membran. Vand fra regnvandsbassiner vil blive udledt til vandmiljøet.

Der vil derfor ikke ske nedsivning af vejvand, og anlægsprojektet medfører dermed risiko for forringelse af grundvandsforekomsternes tilstand eller hindring af målopfyldelse.

Der vurderes ingen påvirkning af drikkevandsressourcen og almene indvindingsboringer i driftsfasen fra projektet.

### 10.8.4 Afværgeforanstaltninger

Ved gennemførelse af grundvandssænkning er der i miljøkonsekvensvurderingen beskrevet en procedure for håndtering af grundvandssænkninger. Som del af proceduren skal der bl.a. vurderes på behov for reinfiltration af oppumpet grundvand, overvågning af grundvandsspejlet, rensning af oppumpet grund m.v. inden udledning til vandmiljøet, nedsivning eller tilslutning til spildevandsforsyningsselskabets kloakeringssystem.

I forbindelse med detailprojekteringen vil behovet for grundvandssænkning blive fastlagt, hvorefter kvaliteten af det oppumpede grundvand vil blive klarlagt på baggrund af pumpetest m.v. På den baggrund vil den konkrete håndtering af det oppumpede grundvand blive fastlagt.

Samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne. Overvågningsprogrammet indeholder placering af målesteder for vandmængder, vandspejl og vandkvalitet, målefrekvenser, aktionsværdier, handling ved overskridelse af aktionsværdier samt plan for kontrol, tilsyn og dokumentation. Der moniteres på vandkvaliteten uanset om det oppumpede vand udledes til vandmiljøet, tilsluttes kloakeringsanlæg eller reinfiltreres.

Analyseprogrammet skal indeholde de parametre, der er relevante for at sikre, at det oppumpede grundvand ved recirkulation eller eventuel udledning til vandmiljøet ikke fører til en forringelse af tilstanden eller hindrer senere målopfyldelse i grundvandsforekomster eller målsatte vandområder.

Det oppumpede grundvand fra de midlertidige grundvandssænkninger under anlægsarbejdet nedsives i videst muligt omfang.

Det oppumpede grundvand vil blive reinfiltreret i de områder, hvor en sænkning af grundvandvandspejlet kan være kritisk i forhold til fx indtrængende saltvand, risiko for påvirkning af grundvandsressourcen eller drikkevandsindvinding, samt ved sårbar våd natur, forureninger, sætningsfølsomme bygninger og anlæg m.v.

I særlige tilfælde, hvor det ikke er muligt at nedsive eller reinfiltrere alt det oppumpede grundvand, kan der blive behov for at udlede en del af det oppumpede grundvand til vandløb eller tilslutte til spildevandsforsyningsselskabets kloakeringsanlæg.

Større uheld og spildhændelser skal registreres og rapporteres til miljømyndigheden og der skal føres driftsjournal. Kemikalier og brændstof skal opbevares og håndteres således, at risikoen for spild og uheld minimeres. Hvis der alligevel sker et spild, vil dette være lokalt og kan hurtigt afgraves og bortskaffes inden spredning.

## 10.9 Overfladevand

### 10.9.1 Eksisterende forhold

Det eksisterende afvandingssystem for motorvejen er fra 1955. Systemet omfatter afledning til grøfter og trug med nedsivning og herefter udledning til vandmiljøet. Der foreligger ikke dokumentation for drosling, rensning og nedsivning, inden vejvandets udløb til vandmiljøet. Det vurderes dog, at vejvandet forventeligt nedsives via grøfter, græsrabatter og trug og afledes gennem drænledninger inden udledning. Der er i dag to mindre regnvandsbassiner ved tilslutningsanlæg 41.

Motorvejen krydser vandløbet Bækkerenden, der længere nede på strækningen skifter navn til Forlev Rende. Forlev Rende har udløb i Vårby Å med kystvandområdet Jammerland Bugt og Musholm Bugt som slutrecipient. Alle vandområderne er målsat i vandområdeplan 2021-2027.

Derudover er der et enkelt § 3-beskyttet vandløb indenfor undersøgelseskorridoren, ligesom der er to vandløb med karakter af grøfter.

Nærmeste Natura 2000-område er N116, Storebælt og Vresen, der ligger ca. 2 km fra projektområdet. Se nærmere i pkt. 10.7.6 Natura 2000 væsentligheds- og konsekvensvurdering.

### 10.9.2 Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasen berøres vandløbet Bækkerenden potentielt ved etablering af nødsporet, hvor motorvejen krydser vandløbet. Påvirkningen er kortvarig og lokal, og den kan gennemføres på baggrund af almindelige forholdsregler, hvorved udskridning af jord i vandløbet undgås. Den eksisterende rørlagte strækning af Bækkerenden under motorvejen udskiftes til faunapassage, hvilket ikke ændrer på vandføringen i vandløbet.

Vandløb og nedstrøms marine recipienter kan desuden påvirkes ved udledning af oppumpet grundvand fra midlertidige grundvandssænkninger i anlægsfasen. På det foreliggende grundlag er behovet for midlertidige grundvandssænkninger ikke fastlagt, da dette først er kendt i detailprojekteringen, når der er udført geotekniske undersøgelser. Se nærmere om fremgangsmåde for midlertidige grundvandssænkninger og afværgeforanstaltninger i forbindelse dermed i pkt. 10.8.4 Afværgeforanstaltninger.

Flere mindre og ikke beskyttede vandløb, herunder dræn, vil blive om lagt om. Omlægningen vurderes at kunne udføres, så grøfter og vandløb har samme afledningsevne som i dag.

Ved gennemførelse af råstofindvinding til brug for anlægsprojektet (sidetag) skal det sikres, at §3-beskyttede og målsatte vandløb ikke påvirkes negativt som følge af gravearbejder. Fremgangsmåde for råstofindvinding på de lokaliteter, der fastlægges endeligt i detailprojekteringsfasen, godkendes ved afgørelse fra Trafikstyrelsen jf. lovforslagets pkt. 3.5.2 på baggrund af ansøgning fra Vejdirektoratet. Råstofindvinding (sidetag) kan medføre behov for omlægning og nedlæggelse af dræn.

### 10.9.3 Påvirkning i driftsfasen

Som en del af anlægsprojektet foreslås etablering af et moderne samlet afvandingssystem for motorvejen inkl. nødspor.

Der vil blive etableret kantopsamling på dele af strækningen indenfor områder med særlige drikkevandsinteresser (OSD) samt ud for støjskærme og langs jernbanen.

På den øvrige del af strækningen vil vejvand blive opsamlet i grøfter og trug.

Overfladevand fra kantopsamling, trug og grøfter vil blive ledt til otte nyetablerede regnvandsbassiner langs strækningen. Bassinerne etableres med membran, og partikler vil bundfældes i bassinerne, inden vandet udledes med forsinkelse for at undgå hydraulisk belastning af vandløbene.

Regnvandsbassiner tilses og oprenses regelmæssigt for at sikre den fulde og forudsatte renseeffektivitet. Alle regnvandsbassiner vil være forsynet med en lukkemekanisme ved udløbet, hvorved det bliver muligt at opsamle eventuelle spildstoffer og miljøfarlige stoffer i tilfælde af uheld eller spild på motorvejen inden udløb til vandløb og søer.

En del af udledningen af vejvand vil ske via ikke målsatte vandløb til det målsatte kystvandområde Korsør Nor med Smålandsfarvandet, åbne del som slutrecipient. Den øvrige del udledes til det målsatte vandløb Bækkerenden over Forlev Rende til det målsatte vandløb Vårby Å, der udmunder i det målsatte kystvandområde Jammerland Bugt og Musholm Bugt som slutrecipient.

Som led i miljøkonsekvensvurderingen er recipienternes eksisterende forhold undersøgt i forhold til de i forvejen forekommende koncentrationer. Indholdet af miljøfarlige forurenende stoffer er undersøgt ved prøvetagning for både vand og sediment i målsatte vandløb og kystvandområderne i forårs- og sommerperioden i 2024.

Ved den direkte udledning til Bækkerenden vurderes der for kobber at være en stigning i koncentrationen, hvilket medfører overskridelse af miljøkvalitetskravet. For Forlev Rende længere nedstrøms er der overskridelser af miljøkvalitetskravet for både zink og kobber. For at undgå merudledning til vandløbet er der indarbejdet afværgeforanstaltninger med henblik på rensning af vejvandet for kobber og zink. Se nærmere i pkt. 10.9.4 Afværgeforanstaltninger.

Der er derudover vurderet på tilledningen af bena(a)pyren ved udledning af vejvand til Bækkerenden og via ikke målsatte grøfter til Forlev Rende. Det konkluderes, at der ikke er risiko for overskridelse af miljøkvalitetskrav for benz(a)pyren til disse vandområder.

For kystvandområdet Jammerland Bugt og Musholm Bugt er der ved prøvetagningen i vand og sediment på denne lokation påvist overskridelser af miljøkvalitetskravene for de i forvejen forekommende koncentrationer for nonyphenoler.

Overskridelserne er bl.a. afstedkommet af et meget lavt indhold af organisk stof og dermed et følgende meget lavt miljøkvalitetskrav for nonylphenoler. Idet detektionsgrænsen for analysen ikke kan møde miljøkvalitetskravet, kan det ikke afgøres hvorvidt der egentlig foreligger en overskridelse.

Udledningen af vejvand vil dog mængdemæssigt være meget begrænset, ca. 14.500 m3 pr. år, og påvirkningen med nonylphenoler dermed også ikke væsentlig.

Sandsynligheden for, at der reelt vil forekommen en situation, hvor udledningen af vejvand vil medføre manglende målopfyldelse for Jammerland Bugt/Musholm Bugt, relateret til indhold af nonylphenoler i sediment vurderes som meget lille.

For Korsør Nor viser analyserne ingen overskridelser af miljøkvalitetskravene i vand eller sediment. Udledning af vejvand til Korsør Nor fra anlægsprojektet sker via 3 af de nye regnvandsbassiner til ikke målsatte vandløb og videre til kystvandområdet Korsør Nor. Her vurderes udledningen ikke at medføre risiko for overskridelse af miljøkvalitetskravene for hverken vandfasen eller sediment.

Etablering af nødspor vurderes at medføre en beregnet merudledning af kvælstof på 26,4 kg/år til Korsør Nor og 48,5 kg/år til Jammerland Bugt og Musholm Bugt. Udtagning af landbrugsjorder som del af anlægsprojektet medfører dog en nettoreduktion i udledning af kvælstof til kystvandområderne. Det er dermed ikke risiko for mertilførsel af kvælstof som følge af anlægsprojektet.

Etableringen af nyt afvandingssystem med rensning i otte regnvandsbassiner vurderes overordnet set at udgøre en markant forbedring af rensningen på strækningen i forhold til de eksisterende forhold, men det er ikke muligt at kvantificere dette på grund af de ukendte forhold ved den nuværende udledning.

Samlet set vurderes det, at anlægsprojektet ikke vil medføre risiko for forringelse af tilstanden i de målsatte vandløb eller kystvande, ligesom det heller ikke vil forhindre senere målopfyldelse for vandforekomsterne.

### 10.9.4 Afværgeforanstaltninger

Ved gennemførelse af midlertidige grundvandssænkninger i anlægsfasen er der i miljøkonsekvensvurderingen beskrevet en procedure for håndtering deraf inkl. afværgeforanstaltninger for at undgå negative indvirkninger ved eventuel udledning af oppumpet grundvand til vandmiljøet. Der henvises til nærmere beskrivelse i lovforslagets pkt. 10.8.4.

Der vil ikke blive udledt vand fra grundvandssænkninger til hverken målsatte søer eller ikke målsatte søer. Det kan evt. blive nødvendigt at udlede oppumpet grundvand til grøfter eller vandløb.

Oppumpet grundvand nedsives i videst muligt omfang på nærliggende arealer fremfor at blive direkte udledt til vandmiljøet. Såfremt nedsivning ikke er mulig, iværksættes afværgetiltag i form af drosling til et udløbstal, der sikrer, at vandløbets tilstand ikke påvirkes negativt. Udløbstallet fastsættes på baggrund af egentlige hydrauliske beregninger. Desuden skal det oppumpede grundvand renses tilstrækkeligt for fx okker og suspenderet stof inden udledning. Med disse afværgetiltag vil der ikke ske en påvirkning af kvalitetselementerne i recipienterne og udledningen vurderes ikke at kunne hindre målopfyldelse.

I anlægsfasen foretages nødvendige foranstaltninger, så vejvand ikke ledes direkte til vand- eller naturområder. Regnvandsbassiner og midlertidige sedimentationsbassiner etableres tidligt for at bundfælde finkornede partikler og undgå sedimentspild og forurening.

Der udarbejdes en beredskabsplan for håndtering af spild fra anlægsmaskiner.

Der inddrages ca. 5,2 ha landbrugsjord i aktuel drift indenfor oplandet til Bækkerenden til gennemførelse af det aktuelle projekt. Udtagningen af landbrugsjorder medfører en nettoreduktion i udledning af kvælstof til kystvandområderne.

Inddragelse af ca. 5,2 ha landbrugsjord til brug for anlægsprojektet reducerer også udledning af kobber og zink til Bækkerenden og Forlev Rende i driftsfasen, men ikke nok til at overholde miljøkvalitetskravene for kobber og zink.

For at sikre tilstrækkelig reduktion i udledning af kobber og zink til Bækkerenden og Forlev foreslås enten udtagning af yderligere landbrugsarealer eller indarbejdelse af supplerende tekniske renseløsninger.

Ved udtagning af yderligere ca. 23,4 ha landbrugsarealer vurderes miljøkvalitetskravene for kobber og zink at være overholdt. Som alternativ til udtagning af yderligere landbrugsareal i oplandet til Bækkerenden kan der i stedet etableres et supplerende kassettefilter-system eller et bassin med absorptionsmateriale ved regnvandsbassinerne, der efterbehandler og renser for metaller i vejvandet fra regnvandsbassinet. Denne rensemetode medvirker, at vejvandet renses yderligere for kobber og zink, hvormed miljøkvalitetskravene for de pågældende stoffer i Bækkerenden og Forlev Rende kan overholdes.

Ved anvendelse af de nævnte rensetiltag skal der ske en overvågning af renseeffektiviteten for så vidt angår zink og kobber.

## 10.10 Forurenede grunde

### 10.11.1 Eksisterende forhold

Anlægsprojektet 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 (al jord inden for byzone) diffus forurenet. Jord inden for vejareal, herunder rabatjord, betragtes ifølge jordflytningsbekendtgørelsen som lettere forurenet, da jorden kan indeholde forhøjede koncentrationer af tjærestoffer, tungmetaller eller tung olie.

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

Formålet med gennemgangen og udpegningen af fokusarealer er at sikre, at nærmere undersøgelser eller tilsyn kan indarbejdes tidligt i forbindelse med anlægsarbejdet. Der er givet anbefalinger om uddybende aktiviteter på 248 fokusarealer, hvoraf 90 anbefales undersøgt. For 144 fokusarealer foreslås det, at der ikke udføres videre aktiviteter på det foreliggende grundlag.

Den nærmere undersøgelse, der foreslås udført på de 90 fokusarealer, omfatter afgrænsning af mulige blødbundsaflejringer, nærmere undersøgelser af dræning/afvandingsforhold samt nærmere undersøgelser af arealer med potentiel eller identificeret jordforurening.

### 10.10.2 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsarbejdet forudsætter, at større mængder jord skal håndteres og transporteres.

Anlægsarbejdet kan medføre en påvirkning fra håndtering af lettere forurenet jord, forurenet jord og blødbundsmaterialer fra vejjord fra forurenede arealer og fra blødbundsområder.

Håndtering og mellemdeponering af forurenet jord i anlægsfasen skal ske med fokus på at minimere og så vidt muligt undgå påvirkning af det omgivne miljø, herunder grundvand, overfladevand og følsom natur. Håndtering af forurenet jord skal ske forskriftsmæssigt i henhold til gældende lovgivning, herunder [jordforureningsloven](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG2017282), [miljøbeskyttelsesloven](https://pro.karnovgroup.dk/b/documents/rel/LBKG202448) og regler udstedt i medfør heraf.

Ved jordarbejder, hvor der er jordforurening, skal der tages nødvendige forholdsregler vedrørende arbejdsmiljø.

Forurenet jord skal bortskaffes, hvorimod lettere forurenet og ren projektjord kan anvendes til indbygning. Rabatjord udlægges som udgangspunkt i rabatter og skråninger, medmindre der iværksættes tiltag, der tilgodeser den del af biodiversiteten som har gavn af, at der ikke udlægges muld.

### 10.10.3 Påvirkning i driftsfasen

Efter etablering af motorvejen vil der på sigt vil ske en diffus forurening af arealerne langs vejen, hvilket er normalt langs især trafikerede veje.

Derudover kan der ske spild af olie og andre miljøfarlige stoffer i forbindelse med uheld, hvilket kan give jord- og grundvandsforurening. I tilfælde af uheld, skal al forurening fjernes i forbindelse med oprydningsarbejdet.

I forbindelse med oprensning af regnvandsbassiner skal der udtages prøver af jord/slam inden bortskaffelse.

Håndtering af slam og eventuelle jordforureninger i driftsfasen sker efter Slagelses Kommunes retningslinjer og gældende lovgivning.

### 10.10.4 Afværgeforanstaltninger

Ved bortskaffelse af jord fra kortlagte arealer, skal jorden undersøges, så den kan klassificeres korrekt og bortskaffes til godkendt modtager, hvor dette er nødvendigt.

For samt V1 og V2-kortlagte arealer (samt områdeklassificerede arealer) skal jorden prøvetages for hver 30 tons jord. Jorden skal som minimum analyseres for jordpakken, som består af tungmetaller, kulbrinter og PAH’er.

Opgravede blødbundsmaterialer skal håndteres således, at udvaskning af jernforbindelser (okker) forhindres. Det sikres, at overfladevand fra oplag af blødbundsmaterieler ikke udledes urenset til vandløb og andre beskyttede naturområder.

Der foreslås udarbejdet beredskabsplan for anlægsprojektet, hvor procedure og fremgangsmåde ved spild, uheld og håndtering af uforudsete jordforureninger klarlægges.

Generelt skal der under anlægsarbejderne udvises agtpågivenhed i forhold til ukendt jordforurening. Hvis der påvises eller er mistanke om ukendt forurenet jord i anlægsfasen skal der tilkaldes miljøtilsyn.

## 10.11 Råstoffer, jordhåndtering og affald

### 10.11.1 Eksisterende forhold

Det nærmeste råstofgraveområde er beliggende ca. 17 km fra motorvejen ved Sorø.

Region Sjællands Råstofplan 2020 udlægger to råstofinteresseområder i nærheden af projektområdet; et for sand, grus og sten ca. 1,4 km nord for undersøgelseskorridoren og et for ler ca. 2,9 km syd for undersøgelseskorridoren.

### 10.11.2 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsprojektet for opdatering af motorvejen planlægges og designes således, at der spares mest muligt på jordens ressourcer, og at råstoffer og materialer i videst muligt omfang genbruges i projektet. Tværprofilet af vejen vil blive søgt optimeret, og der vil være fokus på jordhåndtering og jordbalance i planlægnings- og anlægsfasen.

Projektet vil i anlægsfasen have brug for råstoffer i form af især asfalt, stabilgrus og bundsikring til vejopbygning samt beton til nye faunapassager m.v. Derudover skal der benyttes grus i forbindelse med etablering af anstillingspladser mv.

Opgravede materialer dvs. muldjord og råjord samt stabilgrus forventes genindbygget i rabatter m.v., hvis det er geoteknisk egnet til formålet.

De primære råstoffer i form af sand, grus og sten, der skal anvendes til opbygning af motorvejen tilføres fra eksisterende grusgrave, og ved etablering af projektspecifik råstofindvinding (sidetag) på arealer nær ved motorvejen eller ved udnyttelse af råstoffer i motorvejens tracé, i det omfang det er muligt.

For at begrænse forbrug og transport af råstoffer anvendes opgravet projektjord i videst muligt omfang i vejanlægget til indbygning i bl.a. dæmninger og ramper ved tilslutningsanlæg samt til terræntilpasning.

Affald fremkommer i forbindelse med nedrivning af støjskærme, bygninger m.v., der skal fjernes for at gøre plads til anlægsprojektet. De primære affaldsfraktioner omfatter beton og armering samt overskudsjord, der ikke er egnet til anden anvendelse. Affaldet vil i videst muligt omfang blive genanvendt. Affald, der ikke kan genanvendes, bortskaffes efter kommunernes anvisning til forbrænding, deponi eller specialbehandling, hvor sidstnævnte bl.a. gælder for eventuelt olie- og kemikalieaffald. Bortskaffelse af affald fra projektet forudsættes at overholde regulativer og lovgivning på området.

### 10.11.3 Påvirkning i driftsfasen

Ved almindelig drift og vedligehold af vejen skal der anvendes materialer, ressourcer og råstoffer som bl.a. asfalt og stabilgrus i forbindelse med reparationer m.v.

Der vil være et marginalt forøget saltforbrug i forbindelse med vinterbekæmpelse i driftsfasen, idet det befæstede areal forøges. Der kan desuden blive dannet mindre mængder affald i forbindelse med den almindelige drift og vedligeholdelse af motorvejen, som håndteres i henhold til de gældende kommunale regulativer.

### 10.11.4 Afværgeforanstaltninger

Der foreslås udarbejdet bæredygtig jordhåndteringsplan, som sikrer, at opgravede råstoffer i videst muligt omfang anvendes andetsteds i anlægsprojektet. Det vil i videst muligt omfang blive søgt at undlade at udlægge muld på sydvendte vejskråninger, hvilket øger potentialet for en artsrig flora og skaber levesteder for insekter og firben.

Ved nedrivning af konstruktioner og bygninger vil der forinden nedrivning blive foretaget kortlægning af indhold og omfang af problematiske miljøfremmede stoffer med henblik på håndtering i overensstemmelse med kommunale regulativer og affaldsbekendtgørelsen.

## 10.12 Arealindgreb og ledninger

### 10.12.1 Påvirkning af arealer

Der skal erhverves ca. 14,5 ha til vejprojektet og yderligere ca.13,5 ha til midlertidige arbejdsarealer. Derudover skal der etableres ca. 8,5 ha erstatningsnatur for beskyttede naturtyper og fredskov. Der vil ske både permanent og midlertidig ekspropriation af dele af kolonihaveområder til brug for anlægsprojektet. Omkring 70 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Det estimeres, at ca. fem ejendomme kan blive totaleksproprieret.

Der skal erhverves arealer til etablering af nødspor, skråningsanlæg, faunapassager, støjskærme, regnvandsbassiner, projektspecifik råstofindvinding (sidetag), udbygning af tilslutningsanlæg 42 m.v.

### 10.12.2 Påvirkning af ledninger

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

Der er flere ledningstyper, der løber langs motorvejen eller krydser motorvejen, herunder gas-, højspændings-, vand-, fjernvarme- og spildevandsledninger, tele- og fiberkabler m.v., som vil blive kortlagt og håndteret i den kommende detailprojekteringsfase i samarbejde med de enkelte ledningsejere.

## 10.13 Støjisoleringsordningen

Det foreslås, at der etableres en ordning om tilskud til facadeisolering af særligt støjramte helårsboliger.

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

# 11. Forholdet til EU-retten

## 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 anlægsloven 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 projektet i lovforslagets § 1 foretaget en væsentlighedsvurdering af anlægsprojektets påvirkninger på det nærmeste Natura 2000 område N116 Centrale Storebælt og Vresen, der ligger ca. 2 km vest for projektområdet. Det blev i væsentlighedsvurderingen vurderet, at det ikke kunne udelukkes, at Natura 2000 området N116 Centrale Storebælt og Vresen ville kunne blive påvirket ved opgradering af motorvejen mellem Korsør og Vemmelev. Det drejer sig særligt om mulig konsekvens ved udledning af vejvand til det marine miljø som følge af etablering af nyt afvandingssystem. På den baggrund er der udarbejdet en Natura 2000-konsekvensvurdering af projektets påvirkning af de marine arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget som følge af ændrede udledninger af overfladevand i driftsfasen. Konsekvensvurderingen konkluderer, at der ikke vil være risiko for påvirkning af arter eller naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området N116 Centrale Storebælt og Vresen.

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 mv. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens 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 mv. for internationale naturbeskyttelsesområder (miljømålsloven).

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

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

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

# 12. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 19. december 2025 til den 30. januar 2026 (43 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

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

# 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 mio. kr. 2026-prisniveau, FFL-26) anslås til 875,8 mio. kr.  Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje. |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen | Begrænset meradministration i anlægsfasen for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet.  Slagelse Kommune vil i relation til projektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.  Eventuelle klager til Transportministeriet i medfør af lovforslagets § 6, stk. 2, vil medføre øget ressourceforbrug i Transportministeriet til behandling af klagerne. |
| Regionale konsekvenser | Sikrer bedre fremkommelighed og trafikafvikling ved hændelser | Ingen |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Ingen | 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. |  | 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 | Udledning af CO2 ved kørsel med tunge køretøjer i anlægsfasen og ved råstofindvinding. |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser | Færre støjbelastede boliger ved etablering af den planlagte støjafskærmning. | Forstyrrelse af befolkning ved jordkørsel, ramning af spunsvægge og andet anlægsarbejde. |
| Forholdet til EU-retten |  |
| 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. pkt.,* at transportministeren bemyndiges til at opgradere ca. 9,5 km af Vestmotorvejen på strækningen mellem Korsør og Vemmelev, herunder anlægge nødspor. Transportministeren kan omlægge lokale veje og stier.

Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren vil være bemyndiget til at opgradere motorvejen mellem Korsør og Vemmelev ved etablering af nødspor. Nødspor foreslås etableret på hele strækningen i begge retninger. Nødsporene vil blive afbrudt eller indsnævret, på de lokaliteter, hvor eksisterende broer fører lokale veje over eller under motorvejen. Som del af opgradering af motorvejen mellem Korsør og Vemmelev bemyndiges transportministeren ligeledes til at etablere ny samlet afvandingsløsning for den eksisterende motorvej inkl. nødspor, herunder etablering af otte nye regnvandsbassiner.

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

Det foreslås i *§ 1, stk. 1, 2. pkt.*, at transportministeren kan omlægge lokale veje og stier, herunder nedlægge kommunal sti, som del af 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.

*Til § 2*

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

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for opgradering af Vestmotorvejen mellem Korsør og Vemmelev. Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og nødvendige ledningsarbejder m.v.

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

*Til § 3*

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

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

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

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

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

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 gennemførelsen 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 2, i lov om naturbeskyttelse, §§ 9, 12 og 19 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 6 og 38 i lov om skove samt 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, skovlovens § 6 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 plan-, miljø- og naturlovgivningen, der stiller krav om tilladelse eller dispensation m.v. inden foretagelse af fysiske dispositioner i landskabet m.v.

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

På tilsvarende måde vil fravigelsen af 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 kræver tilladelse efter § 7 i lov om råstoffer. Det betyder, at der ikke skal indhentes en tilladelse efter råstoflovens § 7 i forbindelse med eventuel etablering af råstofindvinding (sidetag) i forbindelse med anlægsprojektet. Inden en eventuel råstofindvinding vil kunne påbegyndes, vil der skulle foretages en vurdering af, om anlægsaktiviteten vil medføre væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet jf. proceduren i vejlovens kap. 2 a. Trafikstyrelsen er myndighed.

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

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

Derudover vil det indebære, at anlægsprojektet kan gennemføres uden indhentelse af 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 indebære, at kravet om indhentelse af dispensation til midlertidig fjernelse af fredskov jf. skovlovens § 38 jf. § 11, stk. 1, og § 27 fraviges i forbindelse med anlægsprojektet. Bestemmelsen vil indebære, at der ikke skal indhentes dispensation til midlertidig fjernelse af fredskov, ligesom der ikke skal indhentes dispensation til fjernelse af ydre skovbryn af løvtræer og buske på fredskovspligtige arealer. 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 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 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, finder stadig anvendelse for projektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love.

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

Bestemmelsen vil endvidere alene finde anvendelse i 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 driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden, f.eks. i et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Det foreslås i *§ 5, stk. 2,* at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, § 26 a i lov om naturbeskyttelse, § 15 i lov om offentlige veje m.v., og museumslovens kapitel 8 og 8 a ikke finder anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1.

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

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.

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.

Det foreslåede vil ligeledes indebære, at vejlovens § 15 ikke finder anvendelse i forbindelse med anlægsprojektet. Kommunal sti kan dermed nedlægges uden forudgående beslutning i kommunalbestyrelsen.

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

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

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

*Til § 6*

I forbindelse med gennemførelsen af projektet omtalt i 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.

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

Der henvises til de almindelige bemærkninger i pkt. 3.6.

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

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

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

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

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

Det foreslåede vil medføre, at det vil blive præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer. 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 ved erstatningsfastsættelsen finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets 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 vil sikre 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)