Forslag

til

Lov om udvidelse af Motorring 4 syd og Køge Bugt Motorvejen[**[1]**](https://euc-word-edit.officeapps.live.com/we/wordeditorframe.aspx?new=1&ui=da&rs=da-DK&wopisrc=https%3A%2F%2Fvejdirektoratet.sharepoint.com%2Fsites%2FP-AnlaegslovfortiludbygningafRute11-Korskro-Varde%2F_vti_bin%2Fwopi.ashx%2Ffiles%2F60d85c9d13e74db0a5d3bee9f0a67202&wdorigin=TEAMS-MAGLEV.teamsSdk_ns.rwc&wdexp=TEAMS-TREATMENT&wdhostclicktime=1710488651550&wdenableroaming=1&mscc=1&hid=E63315A1-6019-8000-5D48-DE472E680063.0&uih=sharepointcom&wdlcid=da&jsapi=1&jsapiver=v2&corrid=d5d44afc-06b6-d4ef-86a4-c0e6132d249e&usid=d5d44afc-06b6-d4ef-86a4-c0e6132d249e&newsession=1&sftc=1&uihit=docaspx&muv=1&cac=1&sams=1&mtf=1&sfp=1&sdp=1&hch=1&hwfh=1&dchat=1&sc=%7B%22pmo%22%3A%22https%3A%2F%2Fvejdirektoratet.sharepoint.com%22%2C%22pmshare%22%3Atrue%7D&ctp=LeastProtected&rct=Normal&wdredirectionreason=Unified_SingleFlush#_ftn1)

Kapitel 1

*Anlægsprojektet*

**§ 1.** Transportministeren bemyndiges til at udbygge Motorring 4 syd og Køge Bugt Motorvejen med en ekstra vognbane og nødspor i begge retninger på en ca. 4 km strækning mellem motorvejskryds Vallensbæk og Kildebrøndevej via motorvejskryds Ishøj, herunder

1. anlægge en direkte forbindelsesrampe ved motorvejskrydset Ishøj mod øst,
2. udbygge tilslutningsanlæg 6 ved at udvide frakørselsramperne med en ekstra svingbane op mod rampekrydsene, samt
3. omlægge lokale stier.

*Stk. 2.* Kort over anlægsprojektet nævnt i stk. 1, nr. 1 og 2, 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 og § 65, stk. 1 og 2, i lov om naturbeskyttelse, §§ 6 og 38 i lov om skove, §§ 9, 12 og 19 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt samt regler fastsat i medfør af § 20, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

*Stk. 2.* Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, § 23 lov om naturbeskyttelse 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.

**§ 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 det pågældende vejanlæg, jf. § 1, er taget i brug.

Kapitel 6

*Domstolsprøvelse*

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

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

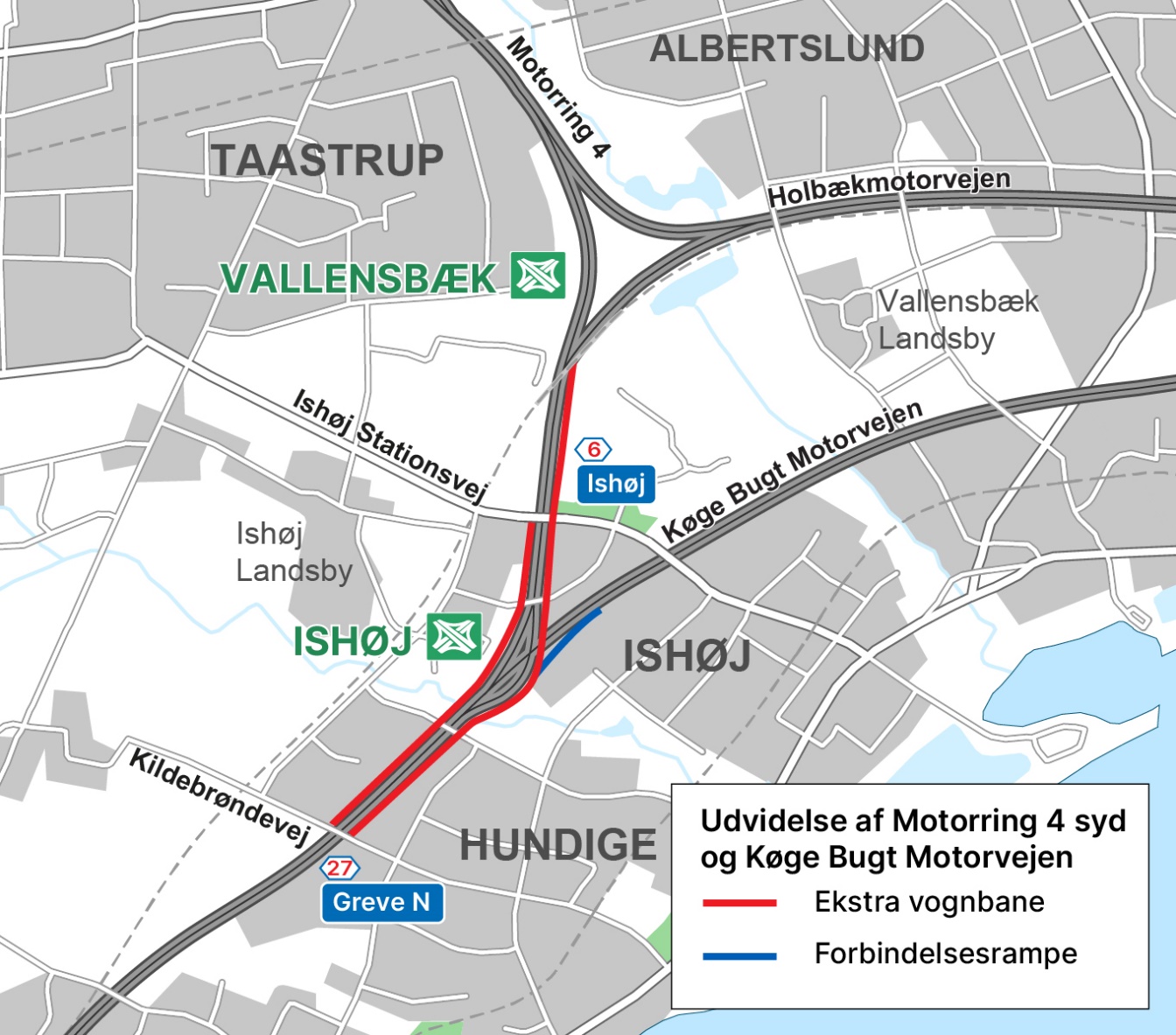
Kapitel 7

*Ikrafttræden*

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

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

**Bilag 1**



*Bemærkninger til lovforslaget*

*Almindelige bemærkninger*

**Indholdsfortegnelse**

[1. Indledning 8](#_Toc210804518)

[2. Baggrund  8](#_Toc210804519)

[**2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring** 9](#_Toc210804520)

[3. Lovforslagets hovedpunkter  10](#_Toc210804521)

[**3.1 Anlægsprojektet** 10](#_Toc210804522)

[**3.2 Trafikale forbedringer** 11](#_Toc210804523)

[**3.3 Ekspropriation** 12](#_Toc210804524)

[**3.4 Miljømæssige vurderinger** 13](#_Toc210804525)

[3.4.1 Gældende ret 13](#_Toc210804526)

[3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 15](#_Toc210804527)

[**3.5 Forholdet til anden lovgivning** 16](#_Toc210804528)

[3.5.1 Gældende ret 16](#_Toc210804529)

[3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning  19](#_Toc210804530)

[**3.6 Ledninger** 22](#_Toc210804531)

[3.6.1 Gældende ret 22](#_Toc210804532)

[3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning   23](#_Toc210804533)

[4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN’s verdensmål  24](#_Toc210804534)

[5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige  25](#_Toc210804535)

[**5.1 Anlægsøkonomi og tidsplan** 25](#_Toc210804536)

[5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet 26](#_Toc210804537)

[6. Regionale konsekvenser 27](#_Toc210804538)

[7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.  27](#_Toc210804539)

[8. Administrative konsekvenser for borgerne  28](#_Toc210804540)

[9. Klimamæssige konsekvenser  28](#_Toc210804541)

[10. Miljø- og naturmæssige konsekvenser  29](#_Toc210804542)

[**10.1 Planforhold** 29](#_Toc210804543)

[**10.2 Landskab og visuelle forhold** 30](#_Toc210804544)

[10.2.1 Eksisterende forhold 30](#_Toc210804545)

[10.2.2 Påvirkning i anlægsfasen 31](#_Toc210804546)

[10.2.3 Påvirkning i driftsfasen 31](#_Toc210804547)

[**10.3 Arkæologi og kulturarv** 32](#_Toc210804548)

[10.3.1 Eksisterende forhold 32](#_Toc210804549)

[10.3.2 Påvirkning i anlægsfasen 33](#_Toc210804550)

[10.3.3 Påvirkning i driftsfasen 33](#_Toc210804551)

[10.3.4 Afværgeforanstaltninger 33](#_Toc210804552)

[**10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder** 34](#_Toc210804553)

[10.4.1 Eksisterende forhold 34](#_Toc210804554)

[10.4.2 Påvirkning i anlægsfasen 34](#_Toc210804555)

[10.4.3 Påvirkning i driftsfasen 35](#_Toc210804556)

[10.4.4 Afværgeforanstaltninger 36](#_Toc210804557)

[**10.5 Luft** 36](#_Toc210804558)

[10.5.1 Eksisterende forhold 36](#_Toc210804559)

[10.5.2 Påvirkning i anlægsfasen 37](#_Toc210804560)

[10.5.3 Påvirkning i driftsfasen 37](#_Toc210804561)

[**10.6 Friluftsliv og rekreative forhold** 37](#_Toc210804562)

[10.6.1 Eksisterende forhold 37](#_Toc210804563)

[10.6.2 Påvirkning i anlægsfasen 38](#_Toc210804564)

[10.6.3 Påvirkning i driftsfasen 39](#_Toc210804565)

[10.5.4 Afværgeforanstaltninger 40](#_Toc210804566)

[**10.7 Støj og vibrationer** 40](#_Toc210804567)

[10.7.1 Eksisterende forhold 40](#_Toc210804568)

[10.7.2 Påvirkning i anlægsfasen 40](#_Toc210804569)

[10.7.3 Påvirkning i driftsfasen 41](#_Toc210804570)

[10.6.4 Afværgeforanstaltninger 42](#_Toc210804571)

[**10.7 Natur og biodiversitet** 42](#_Toc210804572)

[10.7.1 Eksisterende forhold 42](#_Toc210804573)

[10.7.2 Påvirkning i anlægsfasen 43](#_Toc210804574)

[10.7.3 Påvirkning i driftsfasen 44](#_Toc210804575)

[10.7.4 Afværgeforanstaltninger 44](#_Toc210804576)

[10.7.5 Bilag IV-arter 44](#_Toc210804577)

[10.7.6 Natura 2000-væsentlighedsvurdering 46](#_Toc210804578)

[**10.8 Geologi, grundvand og hydrologi**  46](#_Toc210804579)

[10.8.1 Eksisterende forhold 46](#_Toc210804580)

[10.8.2 Påvirkning i anlægsperioden 47](#_Toc210804581)

[10.8.3 Påvirkning i driftsfasen 48](#_Toc210804582)

[10.8.4 Afværgeforanstaltninger 48](#_Toc210804583)

[**10.9 Overfladevand** 49](#_Toc210804584)

[10.9.1 Eksisterende forhold 49](#_Toc210804585)

[10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden 50](#_Toc210804586)

[10.9.3 Påvirkning i driftsfasen 50](#_Toc210804587)

[10.9.4 Afværgeforanstaltninger 51](#_Toc210804588)

[**10.10 Forurenede grunde** 52](#_Toc210804589)

[10.11.1 Eksisterende forhold 52](#_Toc210804590)

[10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden 52](#_Toc210804591)

[10.10.3 Påvirkning i driftsfasen 53](#_Toc210804592)

[**10.11 Råstoffer, jordhåndtering og affald** 53](#_Toc210804593)

[10.11.1 Eksisterende forhold  53](#_Toc210804594)

[10.11.2 Påvirkning i anlægsperioden 53](#_Toc210804595)

[10.11.3 Påvirkning i driftsfasen 54](#_Toc210804596)

[10.11.4 Afværgeforanstaltninger 54](#_Toc210804597)

[**10.12 Arealindgreb og ledninger** 55](#_Toc210804598)

[10.12.1 Påvirkning af arealer 55](#_Toc210804599)

[10.12.2 Påvirkning af ledninger 55](#_Toc210804600)

[**10.13 Støjisoleringsordningen** 56](#_Toc210804601)

[11. Forholdet til EU-retten 56](#_Toc210804602)

[**11.1 VVM-direktivet** 56](#_Toc210804603)

[**11.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet** 57](#_Toc210804604)

[**11.3 Århus-konventionen** 58](#_Toc210804605)

[**11.4 Vandrammedirektivet og grundvandsdirektivet** 59](#_Toc210804606)

[**11.5 Havstrategidirektivet** 61](#_Toc210804607)

[12. Hørte myndigheder og organisationer mv. 62](#_Toc210804608)

[13. Sammenfattende skema  62](#_Toc210804609)

**1. Indledning**

Lovforslaget har til formål at skabe hjemmelsgrundlaget for udvidelse af Motorring 4 syd og Køge Bugt Motorvejen mellem motorvejskryds Vallensbæk og Kildebrøndevej via motorvejskryds Ishøj.

Udvidelsen skal være med til at nedbringe trængselsproblemerne ved udfletningen mod Motorring 4 fra henholdsvis Holbækmotorvejen og Køge Bugt Motorvejen, og dermed sikre en større kapacitet og bedre fremkommelighed på strækningen.

I lovforslagets § 1 foreslås det, at transportministeren bemyndiges at udbygge Motorring 4 syd og Køge Bugt Motorvejen med en ekstra vognbane og nødspor i begge retninger på en ca. 4 km strækning mellem motorvejskryds Vallensbæk og Kildebrøndevej via motorvejskryds Ishøj, herunder at omlægge lokale stier.

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

Loven vil udgøre godkendelsen af de udførte miljøkonsekvensvurderinger af anlægsprojektet.

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 projektet omfattet af lovforslaget.

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

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 Infrastrukturplan 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. anlægsprojektet om udvidelse af Motorring 4 mellem motorvejskryds Ishøj og motorvejskryds Vallensbæk. Denne del af aftalen står Enhedslisten og Alternativet uden for.

Det fremgår således af den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021, at der fra 2026-2033 afsættes midler på Finansloven til udvidelse af Motorring 4 syd.

Det er i aftalen forudsat, at Folketinget forinden har vedtaget en anlægslov for anlægsprojektet. På den baggrund har Vejdirektoratet i 2025 offentliggjort en miljøkonsekvensvurdering af projektet med henblik på at belyse de forskellige løsningsmuligheders påvirkning på omgivelserne samt tilvejebringe et sagligt beslutningsgrundlag for en politisk beslutning om valg af linjeføring for den nye vej. Miljøkonsekvensvurderingen omfattede to projektforslag.

Forligspartierne har den 18. december 2025 besluttet den løsning som i miljøkonsekvensrapporten blev omtalt som ”hovedløsningen”, som omfatter udvidelse af Motorring 4 og Køge Bugt Motorvejen mellem motorvejskryds Vallensbæk og Kildebrøndevej via motorvejskryds Ishøj. Lovforslaget giver bemyndigelse til at anlægge denne løsning.

**2.1 Miljøkonsekvensvurdering og offentlig høring**

Forud for udarbejdelsen af lovforslaget er der gennemført en miljøkonsekvensvurdering af en udvidelse af Motorring 4 og Køge Bugt Motorvejen på strækningen mellem motorvejskryds Vallensbæk og Kildebrøndevej via motorvejskryds Ishøj, 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 omfatter to forslag henholdsvis en hovedløsning og en såkaldt 0+-løsning.

Miljøkonsekvensvurderingen har været i offentlig høring i perioden fra den 4. juni 2025 til den 25. august 2025. Der er afholdt borgermøde den 18. juni 2025. Vejdirektoratet har modtaget 20 høringssvar.

Vejdirektoratet har på baggrund af genbesøget af vandområdeplaner 2021-2027 og den eksterne kvalitetssikring af miljøkonsekvensvurderingen foretaget supplerende vurderinger i efteråret 2025. De supplerende vurderinger har været i offentlig høring i perioden fra den 3. oktober 2025 til den 31. oktober 2025. Vejdirektoratet har modtaget 1 høringssvar til de supplerende vurderinger.

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

**3. Lovforslagets hovedpunkter**

**3.1 Anlægsprojektet**

Anlægsprojektet omfatter udbygning af Motorring 4 og Køge Bugt Motorvejen mellem motorvejskryds Vallensbæk og Kildebrøndevej via motorvejskryds Ishøj. Projektstrækningen er ca. 4 km lang.

Motorring 4 syd foreslås udbygget fra motorvejskryds Ishøj og Ishøj Stationsvej til 6 vognbaner plus nødspor og fra Ishøj Stationsvej til motorvejskryds Vallensbæk til 7 vognbaner plus nødspor. Samtidig foreslås det at udbygge Køge Bugt Motorvejen mellem motorvejskryds Ishøj og Kildebrøndevej til 12 vognbaner plus nødspor. Det foreslås, at der etableres en ny direkte forbindelsesrampe ved motorvejskrydset Ishøj mod øst. Den nye forbindelsesrampe vil skulle benyttes af bilister på den østlige tilkørselsrampe ved tilslutningsanlæg Greve N, som skal videre ad Køge Bugt Motorvejen.

Det foreslås, at der anlægges nødspor langs projektstrækningen, det afbrydes dog eller indsnævres ved eksisterende bygværker, som dermed kan bevares.

Den nordvendte frakørselsrampe og den sydvendte frakørselsrampe ved tilslutningsanlæg 6 ved Ishøj Stationsvej foreslås udbygget med en ekstra svingbane op mod rampekrydset.

Cykel- og gangstier på langs og tværs af motorvejen opretholdes i videst muligt omfang i anlægsperioden, men visse steder kan det blive nødvendigt at lukke stier kortvarigt.

Under anlægsarbejdet må det forventes, at der kan forekomme hastighedsnedsættelser på Motorring 4 og Køge Bugt Motorvejen samt kortvarige perioder med omkørsel på de omkringliggende veje og stier.

3.1.1 Lokale veje og stier

Alle krydsende veje og stier opretholdes. Forlægning af cykel- og gangstier er skitseret, men foreslås at blive fastlagt i anlægsperioden i dialog med de berørte lodsejere samt Greve Kommune og Ishøj Kommune.

3.1.2 Bygværker

Som en del af motorvejsprojektet foreslås det at udvide den eksisterende overføring af Motorring 4 hen over Køge Bugt Motorvejen. Herudover foreslås det at etablere en ny forbindelsesrampe ved motorvejskryds Ishøj mod øst der inkluderer to nye bygværker.

Den nye forbindelsesrampe vil skulle benyttes af bilister på den østlige tilkørselsrampe ved tilslutningsanlæg Greve N, som skal videre ad Køge Bugt Motorvejen. Ligeledes foreslås det at etablere mindre udvidelse af eksisterende bygværker over vandløbene langs strækningen samt ved stiunderføringer.

3.1.3 Støjreducerende tiltag

Motorvejsstrækningen forløber langs bymæssig bebyggelse og industriområder. Som en integreret del af projektet foreslås det, at der opsættes en ca. 2,5 km støjafskærmning i 9 meters højde langs Køge Bugt Motorvejens sydøstlige nødspor mellem Kildebrøndevej og Ishøj Stationsvej. Støjskærmenes højde er fastlagt på baggrund af trafikkens størrelse, sammensætning og hastighed.

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

Hele strækningen ligger i et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Den interne afvanding foreslås etableret med kantopsamling, og det foreslås, at der etableres nedløbsbrønde og ledningssystem for dræning og opsamling af vejvandet. Det opsamlede vejvand ledes til regnvandsbassiner med permanent vandspejl, et vådvolumen og et stuvningsvolumen. Bassinerne etableres som traditionelle våde regnvandsbassiner med tætte membraner, permanente vandspejl og dykket udløb for rensning af vandet inden udledning til recipienter. Vejvandet vil - efter rensning i regnvandsbassiner - blive udledt til recipient.

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

**3.2 Trafikale forbedringer**

Udbygningen af Motorring 4 vil forbedre fremkommeligheden på strækningen og dermed spare trafikanterne tid. Samtidig vil projektet have en positiv effekt på trafiksikkerheden, som følge af den øgede kapacitet men også på grund af den ekstra kørebane fra tilslutningsanlægget ”Greve N” og forbindelsesrampen, som mindsker de eksisterende fletteproblemer for køretøjer fra ”Greve N”.

Udbygningen af Motorring 4 syd forventes at medføre en ændring i, hvad der er optimale ruter med hensyn til rejsetid i de mest belastede tidspunkter på dagen. Den forbedrede fremkommelighed på Motorring 4 syd vil således gøre det mere attraktivt at benytte den inderste del af Holbækmotorvejen i stedet for Køge Bugt Motorvejen mellem Ring 4 og Motorring 3. Det forventes derfor, at trafikken på den inderste del af Holbækmotorvejen vil stige med 8 procent svarende til en stigning på 8.000-11.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn. På den inderste del af Køge Bugt Motorvejen øst for Motorring 4 forventes trafikken til gengæld at falde med det tilsvarende antal køretøjer.

På de øvrige veje forventes kun små ændringer i trafikken på under 5 procent.

**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.

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

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

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

Der skal erhverves arealer til selve vejanlægget, men også til forlægning af eksisterende cykel- og gangstier. Derudover er der brug for areal til udvidelse af eksisterende og anlæg af nye regnvandsbassiner til sikring af vejens afvanding, etablering af kantopsamling med trug samt til brug for støjafskærmning.

Der vil også være behov for at kunne anvende arealer midlertidigt i anlægsperioden. Til arbejdsområder langs begge sider af motorvejen vil det være nødvendigt midlertidigt at ekspropriere et 10 meter bredt areal ved det fremtidige vejskel. Endelig vil der også skulle etableres hovedarbejdspladser til anlægsarbejdet og mindre lokale anstillingspladser f.eks. ved bygværker. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Det forventes, at der skal erhverves ca. 5 hektar til selve anlægsprojektet og ca. 12 hektar til midlertidige arbejdsarealer. Omkring 60 ejendomme forventes berørt af ekspropriation i forskelligt omfang. Den permanente arealerhvervelse berører virksomheder og offentligt ejede arealer. Det vurderes, at der ikke bliver behov for at totalekspropriere ejendomme.

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 for pålæg af servitutter mv. udmåles efter gældende regler og praksis af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven og vejloven.

**3.4 Miljømæssige vurderinger**

3.4.1 Gældende ret

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten.

Anlægsprojektet vil skulle gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, jf. lovforslagets § 4. 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 stier, som vil ske i dialog med de berørte lodsejere.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsarbejdet påbegyndes, vil der blive igangsat en projektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Vejdirektoratet vil på denne baggrund søge 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 § 6.

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

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

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

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

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

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

Kommunalbestyrelsen skal i henhold til § 28, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 1093 af 11. oktober 2024 (herefter miljøbeskyttelsesloven) give tilladelse til, at spildevand tilføres havet, søer og åer. Det fremgår af § 4, stk. 3, i bekendtgørelse nr. 532 af 27. maj 2024 om spildevandstilladelser 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 væsentlighedsvurdering af anlægsprojektets påvirkning på Natura 2000-områderne N140 Vasby Mose og Sengeløse Mose, N143 Vestamager og havet syd for, N147 Ølsemagle Strand og Staunings Ø og N150 Gammel Havdrup Mose.

Der er i væsentlighedsvurderingen vurderet, at det kan udelukkes, at projektet har en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N140, N143, N147 og N150. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag jf. habitatdirektivets artikel 6.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger af anlægsprojektet i § 1 er det vurderingen, at 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 og naturbeskyttelsesloven ikke vil finde anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1, og dermed fraviges med anlægsloven.

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

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning vil ikke medføre, at de planlægningsmæssige, natur- og miljømæssige hensyn mv., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, ikke skal varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn vil i stedet blive varetaget af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke vil finde anvendelse som følge af anlægsloven, jf. lovens § 6, 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. 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.  Denne procedure finder tilsvarende anvendelse i tilfælde, hvor tilladelse til råstofindvinding gives ved regionsrådet, hvorved lovforslaget ikke indeholder ændringer i forhold til vurdering af indvirkninger på miljøet.

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

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.

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 § 6, 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, naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven med undtagelse af kapitel 13, og regler udstedt i medfør af disse love, vil kunne indbringes for transportministeren, jf. forslaget til § 6, stk. 2.

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

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

**3.6 Ledninger**

3.6.1 Gældende ret

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

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

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

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

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

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

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

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

3.6.2 Transportministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

Gennemførelsen af anlægsprojektet vil gøre det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder. Der vil bl.a. skulle flyttes eller omlægges en række forskellige typer forsyningsledninger. Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom. 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 lov om udbygning af rute 11 mellem Korskro og Varde og lov om udbygning af rute 9 ved Nørreballe og etablering af tunnel under Marselis Boulevard i Aarhus.

**4. Konsekvenser for opfyldelsen af FN’s verdensmål**

Det vurderes, at udbygningen af Motorring 4 syd vil have en række konsekvenser for emner beskrevet i verdensmålene. De væsentligst effekter opnås i følgende verdensmål.

Anlægsprojektet vil forbedre trafiksikkerheden, samt reducerer støjgener for de omkringliggende boligområder. Anlægsprojektet vurderes derfor at understøtte mål nr. 3 Sundhed og trivsel via delmål 3.6 (reduktion af antallet af dødsfald og tilskadekomster som følge af trafikulykker).

Udbygning af Motorring 4 vil give et mere pålideligt vejnet for vejtrafikken, og begrænse usikkerheden omkring transporttiden og dermed understøtte verdensmål nr. 9 Industri, innovation og infrastruktur. Anlægsprojektet er desuden samfundsøkonomisk rentabelt og dermed økonomisk levedygtigt. Der er samtidig gennemført livscyklusvurdering af projektet, for at identificere og optimere de samlede omkostninger over vejens levetid og brugen af holdbare materialer og bæredygtige konstruktionstekniker. Der vil desuden blive stillet krav til bæredygtige og CO2-venlige løsninger gennem krav til leverandører.

Anlægsprojektet vil derudover understøtte verdensmål nr. 12 Ansvarligt forbrug og produktion, da etableringen af en ekstra vognbane vil kræve brug og håndtering af store mængder materialer som råstoffer herunder især jord, asfalt, beton og stål, hvilket vil påvirke verdensmålet negativt. Der har været fokus på at minimere anlæggets fysiske indgreb, hvor det giver mening og dermed minimere forbrug af nye materialer.

Der har i anlægsprojektet været fokus på at fremme bevarelsen af biodiversitet ved at implementere foranstaltninger der beskytter de naturlige habitater og økosystemer i og omkring projektet og begrænser inddragelse eller ødelæggelse af eksisterende habitater og naturområder. Anlægsprojektet understøtter dermed verdensmål nr. 15 Livet på land, herunder særligt delmål 15.5 (begrænse forringelse af naturlige levesteder og stoppe tab af biodiversitet).

Der henvises i øvrigt 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 anlægsperioden.

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

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

De berørte kommuner, 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.

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

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

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

**5.1 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 i 2025 gennemført ekstern kvalitetssikring af projektet, miljøkonsekvensvurderingen og anlægsoverslaget for det samlede undersøgte projekt. Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som forhindrer, at anlægsprojektet sendes til godkendelse i det politiske system.

5.1.1 Anlægsøkonomi for projektet

Det samlede anlægsbudget for projektet er beregnet til 683,1 mio. kr. (FFL-2026). Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Basisoverslag | Ankerbudget  (basisoverslag + 10 pct.) | Samlet anlægsbudget  (basisoverslag + 15 pct.) |
| 594 | 653,4 | 683,1 |

Tabel 1. Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-2026)

Projektet vil kunne gennemføres på ca. 8 år fra anlægslovens vedtagelse. Her vil der indledningsvist skulle bruges 3 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 udbud, besigtigelse, forberedende arbejder mv. samt forventet ekspropriation.

2029: Anlægsarbejder igangsættes

2032: Forventet åbning

2033: Færdiggørelsesarbejder

Tidsplanen konsolideres endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

|  |  |
| --- | --- |
| **År** | **Anlægsbevilling**  **mio. kr.** |
| 2026 | 10,3 |
| 2027 | 29,7 |
| 2028 | 41,6 |
| 2029 | 71,3 |
| 2030 | 117,3 |
| 2031 | 188,6 |
| 2032 | 170,8 |
| 2033 | 53,5 |

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for projektet i mio. kr. (FFL-2026) baseret på projektets bevilling.

Som en del af miljøkonsekvensvurderingen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også brugereffekter, gener i anlægsperioden, eksterne effekter og øvrige effekter herunder miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning er beregnet til 10,1 pct. Notat om de trafikale og samfundsøkonomiske effekter ligger tilgængelig på Vejdirektoratets hjemmeside under projektet for Motorring 4 syd.

**6. Regionale konsekvenser, herunder for landdistrikter**

Det foreslåede anlægsprojekt vil medføre en bedre fremkommelighed på den sydlige del af Motorring 4 samt sikre en bedre trafikafvikling på Køge Bugt Motorvejen mellem Kildebrøndevej og motorvejskryds Ishøj. Anlægsprojektet vil endvidere styrke Motorring 4’s rolle som fordeler af trafikken til og fra Københavnsområdet - særligt i forhold til den inderste del af Køge Bugt Motorvejen og Holbækmotorvejen.

**7. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**

Det foreslåede anlægsprojekt vil øge fremkommeligheden, hvilket vil medføre positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Det vil føre til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft. En fordel vil bl.a. være reducerede rejseomkostninger, når varer eller tjenesteydelser skal transporteres. Fordelene vil kunne øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. Mere indirekte effekter vil være positive konsekvenser som følge af et større arbejdskraftopland, da rejsetiden og omkostningerne for pendlerne også vil blive reduceret. Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt med videst mulig hensyntagen til fremkommeligheden for trafikken. Indskrænkning i trafikken på den eksisterende Motorring 4 vil være begrænset i anlægsperioden, og forventes kun at medføre minimale negative konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet. Konsekvenserne består i, at anlægsprojektet nævnt i § 1 efter færdiggørelsen kan føre til mindre trængsel og kortere rejsetid, men vil også i anlægsperioden kunne medføre visse gener for erhvervslivet som anvender de berørte vejstrækninger.

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

**8. Administrative konsekvenser for borgerne**

Lovforslaget vil have negative administrative konsekvenser for borgerne. Lovforslaget giver mulighed for ekspropriation af både midlertidige arbejdsarealer i anlægsperioden og permanente arealerhvervelser til brug for selve anlægsprojektet. Der vil for de borgere, der berøres af ekspropriation, 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 adgangen til at påklage kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet til anden administrativ myndighed.

**9. Klimamæssige konsekvenser**

Udvidelse af Motorring 4 syd 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 21.500-23.500 tons 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**

Miljøkonsekvensrapporten omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser udvidelse af Motorring 4 og Køge Bugt Motorvejen på strækningen mellem motorvejskryds Vallensbæk og Kildebrøndevej via motorvejskryds Ishøj, jf. lovforslagets § 1. Lovforslaget medfører i øvrigt ikke miljømæssige konsekvenser.

**10.1 Planforhold**

Projektstrækningen er beliggende i Greve og Ishøj Kommuner og er primært omkranset af bymæssig bebyggelse beliggende i byzone. Den centrale og vestlige del af projektstrækningen er omgivet af større erhvervsområder kun afbrudt af et tværgående strøg i landzone udlagt som grøn kile omkring Lille Vejle Å i Fingerplan 2019.

På den østlige side langs Køge Bugt Motorvejen ligger en række større boligområder.

Området mellem Motorring 4 Syd og Køge Bugt motorvejen nord for Ishøj Stationsvej er rekreativt område beliggende i landzone med enkeltbeliggende boliger og Tranegilde Landsby. Området er i Fingerplan 2019 udpeget til grøn kile.

Langs den nordøstlige del af Køge Bugt Motorvejen fra Ishøj-udfletningen i Ishøj Kommune frem til kommunegrænsen til Vallensbæk Kommune er der planlagt for og etableret en 12 m høj støjvold.

Den nordvestlige del af projektstrækningen er beliggende i et område udpeget som transportkorridor i Fingerplan 2019, hvor en zone omkring motorvejen er forbeholdt mulige fremtidige overordnede infrastrukturanlæg.

Byzonearealerne er alle fuldt udbyggede og områderne, som projektstrækningen grænser op til eller berører, er i gældende kommuneplanrammer og lokalplaner er udlagt til erhvervsområder, boligområder, centerområder eller rekreative områder.

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

Der vil ske mindre arealinddragelser, som ikke er i overensstemmelse med gældende lokalplaner. Størstedelen af områderne er dog pålagt vejbyggelinjer og er derfor omfattet af restriktioner, som skal sikre mulighed for udvidelse af vejen.

For en oversigt over lokalplaner og kommuneplanramme i og omkring projektstrækningen henvises til miljøkonsekvensrapportens kapitel 6 om planforhold og kapitel 19.5 om påvirkning af by- og landzoneområder.

**10.2 Landskab og visuelle forhold**

10.2.1 Eksisterende forhold

Projektstrækningen ligger i det flade morænelandskab mellem København, Roskilde og Køge. Området er karakteriseret ved bymæssig bebyggelse, erhvervsområder, tekniske anlæg og infrastruktur. To grønne kiler omkring Store Vejleå og Lille Vejleå krydser området og forbinder kysten med det bagvedliggende landbrugsland.

Motorring 4, Køge Bugt Motorvejen, de omkringliggende erhvervsarealer og boligområder gør, at strækningen er præget af bebyggelse, infrastruktur, tekniske anlæg med høj påvirkning af støj og lys.

Tranegilde Landsby og Tranegilde Mose samt Store Vejleå og Lille Vejleådal er i gældende kommuneplaner udpeget som bevaringsværdige landskaber.

Køge Bugt Motorvejen grænser på den østlige side af projektstrækningen op til to boligområder, hvor der ud til motorvejen er anlagt større støjvolde. Voldene skærmer for den visuelle kontakt mellem boligområder og motorvejen, mens erhvervsområderne langs den vestlige del af projektstrækningen kun er sløret af enkelte tynde beplantningsbælter og derfor fremstår mere markante og synlige fra både vejen og de tættest beliggende erhvervsejendomme.

Området på den østlige side af Motorring 4 fra Ishøj Stationsvej frem til overføringen af jernbanen mellem København og Ringsted er skovtilplantet og fremstår derfor som et tydeligt grønt strøg.

Ved den grønne kile omkring Lille Vejleå fremstår landskabet som åbent landbrugsland med spredt bebyggelse.

10.2.2 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsprojektet vil medføre en række anlægsaktiviteter, som påvirker landskabet og den visuelle oplevelse.

Landskabet er allerede præget af eksisterende infrastruktur og byområder, og vurderes derfor at have en middel sårbarhed over for yderligere anlægsarbejde.

Anlægsfasen, der forventes at vare 2 til 3 år, vil primært påvirke områder langs de eksisterende veje med de tilhørende arbejdsarealer. Visuelle forstyrrelser vil opstå som følge af maskiner, jordarbejde, udvidelse af bygværker og midlertidige byggepladser.

Arbejdsarealerne etableres typisk i en bredde af ca. 10 meter på hver side af vejen.

Langs den østlige side af Motorring 4 Syd vil den eksisterende skov på arbejdsarealerne blive ryddet. Bredden af den resterende del af skoven vurderes at forhindre indsyn til det bevaringsværdige landskab omkring Tranegilde Landsby og Tranegilde Mose.

I Lille Vejleådal vil træfældning og rydning af beplantning i forbindelse med etablering af regnvandsbassiner og sideudvidelse gøre landskabet mere åbent, dog vil beplantning stadig skjule vejen visse steder. Store Vejleådal berøres ikke af anlægsarbejdet.

Der opføres en 9 meter høj støjskærm langs den østlige side af Køge Bugt Motorvejen fra Kildebrøndevej til Ishøj Stationsvej. Derudover vil dele af den eksisterende støjvold nord for Ishøjudfletningen skulle reguleres eller bortgraves i forbindelse med etableringen af forbindelsesrampen fra Motorring 4 til Køge Bugt Motorvejen. Jordarbejdet vil primært ske mod Køge Bugt Motorvejen.

I forbindelse med udbygningen af frakørselsramperne ved tilslutningsanlæg 6 og sideudvidelsen langs erhvervsområderne på den vestlige side af projektstrækningen ryddes dele af de eksisterende beplantningsbælter, hvilket vil give et mere åbent præg og mere direkte ind- og udsyn til erhvervsområderne. Der vil dog flere steder stadig være beplantningsstrukturer, der skjuler vejen på afstand.

Den samlede geografiske påvirkning vurderes som lokal. Samlet set vurderes den visuelle påvirkning i anlægsfasen som moderat.

10.2.3 Påvirkning i driftsfasen

Generelt vil den visuelle påvirkning variere langs Motorring 4 alt efter landskabsrummet.

Vejudvidelsen vil resultere i, at en del af den eksisterende beplantning forsvinder. På dele af strækningen vil der være mere indsyn til erhvervsområderne. Flere steder er beplantningen dog så bred, at beplantningen stadigvæk vil afskærme vejen fra nærområderne.

Mod vest ved Pile Mølle vil vejudvidelsen have begrænset indvirkning på eksisterende beplantning, og landskabet vil mere eller mindre fremstå som før vejudvidelsen.

Den nye 9 meter høje støjafskærmning langs den østlige side af Køge Bugt Motorvejen vil grundet sin størrelse være et nyt og markant element i landskabet. Den tilbageværende del af støjvolden nord for Ishøj-udfletningen vil dog dække for størstedelen af udsynet til støjskærmen set fra boligområdet, og støjskærmen vil derfor fremstå mindre markant set fra boligområdet. Mod boligområderne i Greve Kommune er udsynet til støjskærmen fra boligområderne begrænset af en eksisterende støjvold. Støjskærmen vil på sigt blive tilvokset med beplantning, men dette vil tage flere vækstsæsoner. Påvirkningen vil være størst ved Lille Vejleådal, hvor den høje støjskærm vil være synlig.

Da områderne langs Motorring 4 allerede er præget af store erhvervsbebyggelser, broer og den eksisterende motorvej, vurderes støjskærmens påvirkning at være begrænset.

Langs erhvervsområderne på den vestlige side af projektstrækningen ryddes dele af de eksisterende beplantningsbælter, hvilket vil give et mere åbent præg og mere direkte ind- og udsyn til erhvervsområderne.

Samlet set vurderes konsekvenserne efter vejudvidelsen at være begrænset, da landskabet allerede er påvirket af den eksisterende motorvej, eksisterende bygværker og store erhvervsbygninger.

Visualiseringer af projektudvidelsen fremgår af miljøkonsekvensrapportens kapitel 11.5

**10.3 Arkæologi og kulturarv**

10.3.1 Eksisterende forhold

Der er udpeget to områder med kulturhistoriske bevaringsværdier og kulturmiljøer langs projektstrækningen ved henholdsvis Tranegilde Mose mod nord og Pile Mølle mod syd.

Det centrale ved kulturmiljøet omkring Pile Mølle er sammenhængen mellem vandløb og mølleanlæg, da vandløb og terræn fortsat kan aflæses som spor fra tidligere tiders udnyttelse af vandkraften.

Udpegningsgrundlaget for kulturmiljøet ved landsbyen Tranegilde er landsbyens velbevarede struktur og nære sammenhæng med det omgivende landskab. Kulturmiljøet ved Tranegilde afgrænses af nyere randbeplantninger mod Motorring 4.

Pile Mølle er et fredet fortidsminde. Både den permanente vejudvidelse og arealet udlagt til midlertidigt anlægsarbejde er inden for det fredede fortidsminde areal ved Pile Mølle og dets tilhørende beskyttelseslinje på 100 m.

Området omkring Pile Mølle er også udpeget som kulturarvsareal.

Derudover er der en fredet vildtbaneafmærkningssten i den nordlige del af projektområdet.

10.3.2 Påvirkning i anlægsfasen

Arealet for anlægsarbejdet forløber igennem kulturarvsarealet ved Pile Mølle. Sårbarheden af kulturarvsarealer overfor især gravearbejde og terrænændringer vurderes høj, da skjulte fortidsminder potentielt kan have kulturhistorisk værdi på både regionalt og nationalt niveau.

I forbindelse med anlægsarbejdet og den permanente arealinddragelse vil der ske tilstandsændringer inden for både fortidsmindebeskyttelseslinjen og det fredede areal omkring Pile Mølle. Den fredede vildbaneafmærkningssten i nord vil ikke blive berørt af vejudvidelsen eller det midlertidige anlægsarbejde, og konsekvensen for dette fortidsminde vurderes derfor som ubetydelig. Vejudvidelsen og det midlertidige arbejdsareal vil ikke ændre de bærende strukturer ved kulturmiljøet omkring Tranegilde Landsby, da den karakteristiske bebyggelses- og vejstruktur inden for det udpegede areal ikke vil blive berørt, og den brede randbeplantning vil skærme for landsbyen. Konsekvensen på det udpegede areal vurderes derfor at være begrænset.

Da der vil ske tilstandsændringer inden for fortidsmindet Pile Mølle, den tilhørende beskyttelseslinje og kulturmiljøet omkring Pile Mølle vurderes den samlede konsekvens ved anlægsarbejdet at være væsentlig.

10.3.3 Påvirkning i driftsfasen

Den permanente arealinddragelse til brug for vejudvidelsen vil medføre tilstandsændringer inden for både fortidsmindebeskyttelseslinjen og det fredede fortidsminde omkring Pile Mølle. Påvirkningen på fortidsmindet og dets beskyttelseslinje vurderes at være væsentlig som følge af tilstandsændringerne.

Den fredede vildbaneafmærkning i nord vil ikke blive berørt af vejudvidelsen.

Påvirkningen på kulturmiljøet omkring Pilemølle vurderes at være begrænset. Kulturmiljøet omkring Tranekilde ikke påvirkes.

10.3.4 Afværgeforanstaltninger

Der skal udføres arkæologiske forundersøgelser langs vejtracéet, inden anlægsarbejdet påbegyndes med henblik på at skjulte fortidsminder og eventuelle fund vil blive udgravet og bevaret.

Hvor det er muligt, vil arbejdsarealer og skråningsanlæg, der berører det fredede fortidsminde ved Pile Mølle, fortidsmindebeskyttelseslinjer samt kulturmiljø blive reduceret for at begrænse tilstandsændringer og påvirkninger i øvrigt.

**10.4 Befolkning, sundhed og materielle goder**

10.4.1 Eksisterende forhold

Størstedelen af arealerne op til og langs med Motorring 4 syd er bymæssig bebyggelse, som omfatter en række større erhvervs- og boligområder og teknisk infrastruktur.

Området omfatter endvidere betydelig trafikal infrastruktur, herunder Motorring 4 syd og Køge Bugt Motorvejen, Ishøj Stationsvej og Kildebrøndevej.

Erhvervsområderne er hovedsageligt beliggende vest for Motorring 4 syd, men boligområderne er beliggende på den østlige side af Køge Bugt Motorvejen.

I erhvervsområderne nærmest motorvejen findes bl.a. en række bilforhandlere, logistikcentre, lagerbygninger og lignende, hvor der for flere af virksomhederne er en funktionsmæssig tilknytning ved at være placeret tæt på motorvejen.

Derudover findes der et mindre antal ejendomme beliggende i landzone inden for eller grænsende op til de grønne kiler i tilknytning til Lille Vejleå og Store Vejleå. Ejendommene består overvejende af nuværende eller tidligere landbrugsrelaterede bygninger og beboelse. De tilhørende landbrugsarealer anvendes primært til permanent græs. Kun få arealer er landbrugsjord i omdrift.

Størstedelen af de resterende ubebyggede arealer, der ligger i umiddelbar tilknytning til strækningen, omfatter rekreative områder i tilknytning til de grønne kiler heriblandt Ishøj Dyrepark og skov langs den østlige side af Motorring 4, natur- og rekreative områder langs med Lille Vejleå, Røjlegrøften Naturpark, Vallensbæk Mose samt støjvolde langs Køge Bugt Motorvejen.

Derudover findes en række cykel- og gangstier i ejet tracé langs med og som krydser motorvejene.

10.4.2 Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsfasen vil kunne medføre midlertidige gener i form af trafikale forstyrrelser, øget støj og belysning fra anlægsarbejdet, særligt i områder nær tilslutningsanlæg.

Der vil kunne forekomme omkørsler og nedsat fremkommelighed i forbindelse med anlægsarbejder, særligt ved tilslutningsanlæggene til Motorring 4 Syd og Køge Bugt Motorvejen, hvilket kan påvirke de lokale trafikforhold og medføre besvær for trafikanter i perioder.

Udvidelsen af motorvejen skærer igennem flere byområder, hvor påvirkningerne varierer afhængigt af placeringen. I den sydlige del af projektområdet ligger boligområderne tæt på motorvejens østside, mens der langs den vestlige side af Køge Bugt Motorvejen og Motorring 4 primært findes erhvervsområder.

Derudover skal støjvolden langs den sydøstlige side af Køge Bugt Motorvejen ombygges, da den delvist berøres af anlægsprojektet.

Der er ikke planlagt ændringer i adgangsforholdene til motorvejen. Eksisterende under- og overførte forbindelser, herunder forbindelser i byområderne på tværs af motorvejen, vil blive opretholdt under anlægsarbejdet. På tilsvarende måde vil forbindelser, der tilpasses de nye forhold, forblive farbare under anlægsarbejdet.

Regnvandsbassiner placeres henholdsvis foran støjvolden ved Køge Bugt Motorvejen, i transportkorridorren op til Motorring 4 Syd og ved udvidelse af eksisterende bassiner i den grønne kile ved Lille Vejleå. I et enkelt tilfælde inddrages et areal fra en erhvervsejendom til regnvandsbassin. Der vil samlet set derfor ikke forekomme en væsentlig indvirkning på natur- og landbrugsarealer og ejendomme i landzone.

Projektet kræver begrænset inddragelse af landbrugsarealer og grønne områder og arealer i byzone.

Påvirkningerne i anlægsfasen vil være af midlertidige og vurderes samlet set ikke at have væsentlig betydning for byområdets fremtidige anvendelighed som helhed, men vil have en moderat negativ betydning for lokalsamfundet, mens anlægsarbejderne pågår.

10.4.3 Påvirkning i driftsfasen

En udvidelse af Motorring 4 vil medføre, at motorvejen rykker tættere på både bolig- og erhvervsområderne, da bufferarealet mellem vejanlægget og byområderne reduceres.

Tabet af areal for byområderne er dog uvæsentligt, når man ser på byområdernes samlede areal. Der sker ingen ekspropriation af bygninger. Det vil alene være ubebyggede arealer på ejendomme langs motorvejstracéet, som vil blive berørt og den samlede arealinddragelse.

På længere sigt vil infrastrukturen i området stort set forblive som inden udvidelsen, bortset fra den reducerede afstand mellem motorvejen og de omkringliggende byområder.

Udvidelsen af motorvejen vil forbedre fremkommeligheden og reducere rejsetider, især i myldretiden, hvilket gavner både pendlere og erhvervstransport og de virksomheder, der har en funktionsmæssig tilknytning til motorvejen.

Der sker ingen ændringer af de krydsende veje i projektområdet.

Motorvejen er en af de vigtigste forbindelser mellem København og resten af Danmark og fungerer som en central indfaldsvej til de vestlige dele af København og hovedstadsområdet. En kapacitetsudvidelse af motorvejen vil kunne føre til lavere rejsetider, især i morgen- og eftermiddagsspidstimerne, hvor pendlertrafikken er størst. Den forbedrede fremkommelighed vil gøre det lettere at komme ind og ud af København.

Udvidelsen af motorvejsstrækningerne vil medføre en øget trafik på strækningerne, og lokalsamfundet vil derfor kunne opleve en øget støjpåvirkning.

Samlet set vurderes det, at konsekvensen for lokalsamfundet vil være moderat negativ i driftsfasen og væsentlig positiv for samfundet som helhed grundet den efterfølgende forbedrede fremkommelighed.

10.4.4 Afværgeforanstaltninger

I forbindelse med anlægsarbejderne vil omkørselsafstande blive minimeret i videst muligt omfang.

For at minimere støj fra motorvejsstrækningerne i driftsfasen, opsættes der en 9 meter høj støjskærm. Støjskærmen opsættes på en strækning på ca. 2,5 km langs den sydlige side af Køge Bugt Motorvejen mellem Kildebrøndevej og Ishøj Stationsvej.

**10.5 Luft**

10.5.1 Eksisterende forhold

EU har fastsat juridisk bindende grænseværdier for luftforurening, som er implementeret i dansk lov via luftkvalitetsbekendtgørelsen. WHO har også udgivet vejledende anbefalinger for luftkvalitet. Målinger ved Motorring 4 strækningen i 2021 viste, at de fastsatte EU-grænseværdier ikke overskrides, men niveauerne overstiger WHOs anbefalinger. De høje koncentrationer langs Motorring 4 skyldes særligt den konstante trafikstrøm af både personbiler og tung transport til og fra København, som udleder store mængder forurenende stoffer.

Det høje aktivitetsniveau bidrager til høje forureningsniveauer i nærområdet sammenlignet med andre dele af landet.

10.5.2 Påvirkning i anlægsfasen

Under anlægsfasen vil der opstå lokale luftemissioner fra dieseldrevne entreprenørmaskiner som lastbiler og gravemaskiner, hvilket medfører udledning af NOx og partikler. Maskinerne vil være typegodkendte og overholde gældende miljøkrav.

Øget tung trafik og vejlukninger vil påvirke nærområdet. Luftforureningen vurderes at være kortvarig over timer eller få dage, da emissionerne forventes at blive fortyndet efter kort tid og afstand og afhænger af lokale forhold som vind og vejr

Der vil derfor i forhold til menneskers sundhed i givet fald være tale om korttidseffekter.

Korttidseffekter er ofte relateret til irritation af lungevejene såsom anfald af forværret lungesygdom (bronkitis, astma eller KOL).

Da anlægsfasen varer 2 til 3 år, vurderes den samlede sundhedspåvirkning at være begrænset.

10.5.3 Påvirkning i driftsfasen

Det forventes, at trafikmængden og heraf luftforureningen vil stige i projektområdet efter udbygningen af anlægsprojektet. Dette kan medføre et højere niveau af luftforurening og dermed påvirkning af mennesker og deposition til omkringliggende naturområder.

En række tiltag fra Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet vil dog forventeligt resultere i en reduktion i emissioner fra biltransport, såsom udfasning af fossildrevne køretøjer til fordel for el- og VE-drevne køretøjer.

Den præcise påvirkning af koncentrationerne af luftforurenende komponenter på strækningen i driftsfasen er beregnet til 5,5 ton NOX og 80 kg partikler over en 50 års periode efter åbningen ved brug af Envi-modellen. Udledningen af NOX og partikler vurderes at kunne overholde grænseværdierne, da luftemissionerne er fordelt på en længere strækning og over 50 år.

Varigheden af luftforureningen vil være lang, da driftsfasen er igangværende i op til 50 år, dog vurderes påvirkningen fra luftforurening at reduceres over tid, grundet en række tiltag for at fremme bedre luftkvalitet. Samlet set vurderes påvirkningen af menneskers sundhed som følge af luftemissioner i driftsfasen at være begrænset.

**10.6 Friluftsliv og rekreative forhold**

10.6.1 Eksisterende forhold

Inden for undersøgelseskorridoren ligger der flere kommunale stier til bløde trafikanter, herunder til gående og cyklister. De kommunale stier har en rekreativ værdi, da stierne bruges dagligt af blandt andet cykellister, som transporterer sig til og fra arbejde, skole og fritidsaktiviteter med mere.

Brentedalen, som er ført under den nordlige del af Motorring 4 Syd, Ishøjstien langs den østlige side af Køge Bugt Motorvejen, stien ved Rosenlyparken og Voldstien langs Køge Bugt Motorvejens nordvestlige side, er de væsentligste stiforbindelser.

Stierne er også centrale forbindelse til rekreative ruter og for krydsningsmulighederne for bløde trafikanter.

Op til projektstrækningen ligger en række rekreative områder i tilknytning til de grønne kiler omkring Lille Vejleå og Store Vejleå. Heriblandt Ishøj Dyrepark og skov langs den østlige side af Motorring 4, samt natur- og rekreative områder langs med Lille Vejleå, Røjlegrøften Naturpark, Vallensbæk Mose,

Op til den vestlige syd-vestligste side af Motorring 4 Syd ligger Ishøj Ungdoms Motorcenter, som er en klub under Ishøj Ungdomsskole. Adgang til området sker ad Ishøjstien eller Baldershøj, via Vejleåvej og Industribuen.

Langs den østlige side af Køge Bugt Motorvejen, ved Ishøjstien, er der etableret en støjvold. Langs støjvolden er der en række rekreative stier og en legeplads.

I området omkring projektstrækningen ligger tre shelterpladser ved henholdsvis Vallensbæk Sø, Røjlegrøften Naturpark og Ishøj Naturpark.

10.6.2 Påvirkning i anlægsfasen

I forbindelse med anlægsfasen forventes der en del støj og maskinelt arbejde som kan påvirke de rekreative oplevelser og stiforløbene i områderne langs Motorring 4. Anlægsarbejderne forventes at kunne udføres i løbet af 2 til 3 år. Da anlægsarbejderne er midlertidige, og da området allerede er udsat for en stor støjpåvirkning fra den eksisterende motorvej, og trafik ikke er uvant i området, vurderes det dog kun at have en mindre betydning for den rekreative brug.

Udvidelsen og det afledte anlægsarbejde vil forløbe fra Kildebrøndevej til Winthersmindevej. De rekreative områder ved Vallensbæk Sø, Tueholmsø og Røjlegrøften Naturpark forventes ikke blive påvirket væsentligt.

Ishøj Ungdom Motorcenter er placeret i direkte forlængelse af vejudvidelsen og må forventes at blive midlertidigt påvirket af anlægsarbejdet. En del af den eksisterende randbeplantning mellem motorvejen og banen vil blive bevaret i anlægsfasen. Da motorsportsbanen allerede er præget af støj fra den eksisterende vej og banens egen aktivitet, vurderes de rekreative muligheder uændrede i anlægsfasen.

Udbygningen af Motorring 4 fører til midlertidige stilukninger, som vil være til gene for befolkningens daglige færdsel og adgang til rekreative ruter som Brentedalen, Ishøjstien og afmærkede stiruter i området omkring Ishøj Naturpark og Lille Vejleå-kilen. I forbindelse med anlægsarbejdet vil der blive anvist omkørselsruter.

Påvirkningen vurderes moderat.

Ishøj Naturpark er det eneste større rekreative område, der vurderes at blive påvirket af anlægsarbejdet. Påvirkningen vurderes dog begrænset, da arbejdet er midlertidigt, og da området allerede er påvirket af støj og trafik. Derudover er der en bred beplantning som afskærmer det rekreative område fra vejen.

Udvidelsen af motorvejen kræver anlægsarbejde ved underføringen af Ishøjstien og Brentedalen. Ishøjstien er en vigtig cykel- og gangsti, der forbinder boligområderne og erhvervsområderne i Ishøj. Da Baldersbæk og Ishøjstien ligger tæt på hinanden, vil anlægsarbejdet kunne afgrænses til et mindre område. De øvrige bygværker berøres ikke af projektet.

En lokal sti mellem Agenavej og Lunikvej, som løber langs den nordvestlige side af frakørselsrampen til tilslutningsanlæg 27, flyttes mod nordvest i et nyt tracé på cirka 230 meter.

Derudover skal støjvolden langs den sydøstlige side af Køge Bugt Motorvejen ombygges, da den delvist berøres af udvidelsen. Som en konsekvens heraf skal den rekreative sti, på og omkring støjvolden, tilpasses de fremtidige forhold og vil ikke være tilgængelig i anlægsperioden.

Da stilukningerne er midlertidige, og der etableres omkørselsruter, vurderes den samlede påvirkning i anlægsfasen at være moderat.

10.6.3 Påvirkning i driftsfasen

Der vil ikke ske permanente stilukninger i forbindelse med vejudvidelsen. Oplevelsen fra stierne kan dog blive forandret, da støjpåvirkningen ved stierne i nærområdet til motorvejen må forventes at blive yderligere støjpåvirket med den muliggjorte større trafikmængde. I forbindelse med projektet etableres en 9 m høj støjskærm langs nordgående kørespor på Køge Bugt motorvejen, som vil begrænse støjpåvirkningen i Lille Vejleå-kilen.

Alle rekreative stier opretholdes i driftsfasen.

Ishøj Naturpark grænser direkte op til den kommende vejudvidelse. Ishøj Naturpark vurderes at have en høj sårbarhed grundet områdets mange rekreative muligheder; stiforløb, sheltere med mere.

Mellem motorvejen og naturområdet er der en bred randbeplantning, som med projektet vil blive reduceret, men bevaret.

Påvirkningen af den rekreative brug vurderes begrænset, da motorvejen ikke vil være synlig fra naturområdet. Som følge af udbygningen forventes antallet af trafikanter på Motorring 4 at stige, og dermed må det forventes, at der vil ske en øget støjpåvirkning på de nærmeste omgivelser, herunder de rekreative områder tæt på motorvejen. Støjpåvirkningen er nærmere beskrevet under pkt. 10.7.

I driftsfasen vil udbygningen af Motorring 4 ikke påvirke de rekreative oplevelser nær Motorring 4 væsentligt, da området allerede er påvirket af støj og visuelt af den eksisterende motorvej.

Arealinddragelsen vil ikke få konsekvenser for de rekreative områder.

Konsekvensen for de rekreative muligheder nær Motorring 4 vurderes derfor at være begrænset.

10.6.4 Afværgeforanstaltninger

Stier og rekreative forbindelser skal så vidt muligt opretholdes i anlægsfasen. Hvis stier lukkes midlertidigt, skal der som udgangspunkt anvises eller etableres et alternativ til de stier, som lukkes.

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

**10.7 Støj og vibrationer**

10.7.1 Eksisterende forhold

Størstedelen af arealerne op til og langs med Motorring 4 syd er bymæssig bebyggelse og omfatter en række større erhvervs- og boligområder. Særligt langs den østlige side af Køge Bugt Motorvejen i Ishøj og Greve Kommuner findes større boligområder, som i dag er meget støjbelastede. Støjafskærmningen af disse boligområder består i dag af støjvolde og ældre støjskærme langs med overføringen af Motorring 4 over Køge Bugt Motorvejen.

Ishøj Kommune har i 2023-2024 afsluttet forhøjelsen af støjvolden langs Køge Bugt Motorvejen nord for overføringen af Motorring 4, som bl.a. afskærmer boligområderne Ørnekærsvænge, Vibeholmsvænge og Pilegårdsvænge. Støjvolden blev forhøjet til 12 m og enkelte steder højere.

Derudover findes der et mindre antal ejendomme, samt Tranegilde Landsby, der er beliggende i landzone i den grønne kile mellem Motorring 4 og Køge Bugt Motorvejen.

Der er i dag i alt 2.005 boliger belastet med støj over 58 dB.

10.7.2 Påvirkning i anlægsfasen

Ved gennemførelse af anlægsprojektet vil der forekomme støjende anlægsarbejder. Arbejdet vil geografisk bevæge sig gennem hele strækningen, og dermed vil støjen i området variere alt afhængigt af, hvor anlægsarbejdet finder sted.

Anlægsstøjen ved strækningsarbejde vil ligge over 70 dB(A) i en afstand af ca. 25 m fra anlægsarbejderne, og det vil dermed være meget få boliger, som vil være støjbelastet over den vejledende grænseværdi på 70 dB (A) til anlægstøj i dagsperioden.

Derudover kan der forekomme særligt støjende aktiviteter bl.a. ved etablering af spuns eller nedbrydning af bygværker Ved etablering af spuns vil anlægsstøjen ligge over 70 dB(A) i en afstand på ca. 250 m.

Ved nedbrydning og etablering af spuns vil særligt boliger i området Ørnekærsvænge øst for den nye forbindelsesrampe kunne opleve støjgener.

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

Hvis anlægsarbejder udføres inden for almindelig arbejdstid; mandag til fredag kl. 07-18, i Greve Kommune også lørdage fra kl. 07-14, vil et meget begrænset antal boliger blive belastet med støj, der overstiger kriterieværdien for væsentlig støj på 70 dB inden for almindelig arbejdstid.

Påvirkningen fra anlægsarbejdet vurderes derfor samlet set at være begrænset.

Hvis der arbejdes udenfor normal arbejdstid, vil støjen fra anlægsarbejder, der udføres i nærheden af boliger, overskride den normale støjgrænse på 40 dB(A). For de mest støjende arbejder, der udføres udenfor normal arbejdstid, vil grænseværdien overskrides selv i stor afstand (op til 2 km) fra anlægsarbejdet, og antallet af boliger der oplever gener vil derfor stige væsentligt.

Der forventes generelt begrænset behov for udførelse af anlægsarbejde uden for almindelig arbejdstid.

10.7.3 Påvirkning i driftsfasen

Udvidelse af Motorring 4 Syd og Køge Bugt Motorvejen på projektstrækningen vil betyde en forøgelse af støjbelastningen.

I 2040 vil antallet af boliger belastet med støj over 58 dB blive øget fra de nuværende 2.005 til 2.113, såfremt der ikke etableres yderligere støjafskærmende foranstaltninger.

Vibrationer i driftsfasen vurderes at være uændrede og i øvrigt uden betydning, idet afstande mellem nærliggende boliger og en udbygget motorvej ikke ændres betydeligt.

Der opsættes 9 meter høje støjskærme på en strækning på ca. 2,5 km langs den sydlige side af Køge Bugt Motorvejen mellem Kildebrøndevej og Ishøj Stationsvej. Støjafskærmningen vil nedbringe antallet af boliger belastet med støj over 58 dB i 2040 fra 2113 til 1810. Antallet af støjbelastede boliger belastet med støj over 63 dB halveres fra omkring 1.000 boliger til ca. 500 boliger.

De eksisterende støjskærme ved overføringen af Motorring 4 over Køge Bugt Motorvejen nedtages, da supplerende støjafskærmning langs overføringen ikke vil få hørbar effekt.

10.7.4 Afværgeforanstaltninger

Anlægsarbejder udføres i videst muligt omfang inden for almindelig arbejdstid; mandag til fredag kl. 07-18, i Greve Kommune også lørdage fra kl. 07-14.

Hvis anlægsarbejde udføres udenfor normal arbejdstid, forudsættes et højt informationsniveau i forhold til naboerne, samt varsling af særligt støjende aktiviteter og deres forventede varighed.

Der etableres 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). Der henvises desuden til pkt. 10.13 Støjisoleringsordningen.

**10.8 Natur og biodiversitet**

10.8.1 Eksisterende forhold

Naturforhold i undersøgelseskorridoren for anlægsprojektet er undersøgt ved feltundersøgelser i 2023-2024 og indsamling af eksisterende data. Feltundersøgelserne er foretaget inden for en undersøgelseskorridor, der er betydelig større end det areal, der skal eksproprieres midlertidigt og permanent til projektet.

Ved feltundersøgelserne er følgende naturemner undersøgt: botanisk kortlægning af natur beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3, besigtigelse af skovarealer (fredskov) og småbiotoper, besigtigelse af vandløb og vandhuller samt eftersøgning af særlig beskyttede arter efter habitatdirektivets bilag IV-arter (beskrives under pkt. 10.7.5). Herudover er fredede og sjældne arter registreret. Feltundersøgelserne er suppleret af eksisterende data fra offentlige databaser og kilder.

De væsentligste naturområder ligger i Lille Vejleå-kilen og områder i og omkring Ishøj Dyrepark. Ved feltbesigtigelserne er der registreret fire fredede arter og en række rødlistede arter. Der endvidere registreret flere invasive arter. Indenfor undersøgelsesområdet er der registret 17 forskellige områder omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, herunder tre enge, fire moser og ti søer.

Det er vurderet, at tre vandhuller er egnede ynglesteder for padder. Ingen af disse vandhuller berøres direkte af projektet.

Lille Vejleå er ført under den sydlige del af projektstrækningen. Projektstrækningen krydser endvidere to vandløb, der er klassificeret som spildevandstekniske anlæg.

10.8.2 Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasen er der behov for at inddrage arealer midlertidigt, så maskiner og personel kan færdes i forbindelse med anlægsarbejdet. Hertil er der behov for en midlertidig inddragelse af arealer med eksisterende regnvandsbassiner, da disse er projekteret til udvidelse.

I forbindelse med anlægsarbejderne vil der forekomme midlertidig arealinddragelse af 75 kvadratmeter af en § 3-beskyttet mose i ringe naturtilstand, og der vil i forbindelse med udvidelsen af 2 regnvandsbassiner ske en midlertidig arealinddragelse af regnvandsbassinerne, som udgør § 3-beskyttede søer. Udvidelsen af de to regnvandsbassiner vil medføre, at det samlede areal af naturtypen sø bliver forøget. Det forventes, at bassinernes tilstand umiddelbart vil blive forbedret som følge af udvidelsen, da udgravningsarbejdet vil fjerne eller mindske belastende elementer, som f.eks. affald og ophobet organisk materiale.

Der vil derfor ikke forekomme en væsentlig indvirkning på § 3-beskyttet natur, som følge af den midlertidige arealinddragelse.

Underføringen af Lille Vejleå forlænges i samme dimensioner og tracé. Forlængelse af underføringen vurderes ikke at medføre en påvirkning.

Samlet set vurderes det, at konsekvensen for § 3-beskyttet natur i anlægsperioden vil være begrænset.

I anlægsperioden vil der ske rydning på andre bevoksede arealer, der skal benyttes til arbejdsarealer, vejudvidelsen, bassiner mv.

Den østlige side af Motorring 4 syd grænser op til fredskov i området omkring Ishøj Dyrepark og øst for Køge Bugt Motorvejen ved Lille Vejleå. Samlet vil ca. 3.4 hektar fredskov blive påvirket midlertidigt eller permanent i forbindelse med anlægsarbejderne.

Ved felt- og skrivebordskortlægningen er det dokumenteret, at der er en stor og levedygtig bestand af lille vandsalamander og skrubtudse i og omkring en sø i Ishøj Dyrepark.

Rydning af tilstødende skovarealer vil medføre en væsentlig indvirkning på fredede dyrearter, og der skal derfor gennemføres afværgetiltag, der kan afbøde projektets påvirkning.

Den midlertidige og permanente inddragelse af fredskovsområder og vejtræer vil desuden have en væsentlig påvirkning på fugle, der har yngleaktivitet i træer og buske. Der iværksættes afværgeforanstaltninger, der sikrer skovrydningen tilrettelægges i forhold til fuglenes yngleaktivitet.

Der er registreret invasive arter i nærheden af arealer, hvor der skal graves i forbindelse med anlægsarbejdet. Jord, der kan indeholde frø, rod- eller stængeldele, håndteres forsvarligt så spredning af de invasive arter undgås.

Afværgeforanstaltninger er nærmere beskrevet i pkt. 10.7.4.

10.8.3 Påvirkning i driftsfasen

Anlægsprojektet medfører permanent arealinddragelse af fredskov i Ishøj Dyrepark samt af vejtræer langs den eksisterende motorvej.

Anlægsprojektet medfører, at der inddrages 0,7 hektar fredskov permanent. Konsekvensen ved permanent inddragelse af fredskov vil være væsentlig, og der iværksættes derfor foranstaltninger for at afværge påvirkningen.

10.8.4 Afværgeforanstaltninger

Arbejdspladser og tilknyttede jordarbejder skal så vidt muligt lægges uden for beskyttede naturarealer og fredskov.

Fredskov som inddrages permanent erstattes i forholdet 1:2. Fredskov udlægges enten via puljeskov eller ved indgåelse af frivillige aftaler i lokalområdet. Efter anlægsperioden retableres midlertidigt inddragede fredskovsarealer.

I forbindelse med rydning skov opsættes midlertidigt paddehegn ved en sø i Ishøj Dyrepark. Paddehegnet opsættes i søens længde på 100 m samt 200 m i hver retning langs vestgrænsen af det tilbageværende skovareal ca. 25 m fra søen.

Rydning af skov, krat og mindre bevoksninger skal ske udenfor fuglenes yngletid.

Når skovarealet er ryddet opsættes paddehegn, der forhindrer padderne i at vandre ind på arbejdsarealerne.

Der iværksættes en jordhåndteringsplan for jord med frø eller reproducerende dele af invasive arter, som vil bidrage til at mindske påvirkningen af den hjemmehørende natur, ved at sørge for at jord fra arealer med invasive planter bortskaffes eller tildækkes med mindst 2 m ren jord (jord med japansk pileurt skal altid bortskaffes).

10.8.5 Bilag IV-arter

Inden for undersøgelsesområdet er der ved skivebords- og feltkortlægningen registreret bilag IV-arterne grøn mosaikguldsmed, stor kærguldsmed, natlyssværmer, spidssnudet frø/ brun frø, brunflagermus, dværgflagermus, brun langøre, pipistrelflagermus, skimmelflagermus, troldflagermus, vandflagermus, nordflagermus og sydflagermus. Tilhørende mulige levesteder og yngle- og rasteområder eftersøgt ved feltundersøgelserne.

Påvirkninger i anlægsperioden på bilag IV-arter kan ske ved nedlæggelse af yngle- og rastesteder samt habitatforringelser, der kan have betydning for opretholdelse af en arts økologiske funktionalitet, samt forstyrrelser i fra lys og støj.

Ved undersøgelserne er der fundet spidssnudet frø i et vandhul ved Ørnekæret og brun frø i et vandhul ved boligområdet Viften. Ingen af lokaliteterne berøres af anlægsprojektet.

Grøn Mosaikguldsmed og Stor Kærguldsmed er tidligere registreret ved en sø i Ishøj Dyrepark. Søen påvirkes ikke af anlægsprojektet.

En larve af Natlyssværmer er fundet i græslandsområdet nordøst for Ørnekæret. Da natlyssværmer er varmekrævende, vurderes den yderligere at kunne benytte støjvoldens sydvendte del, samt græslandsområdet hvor den er fundet. Disse arealer inkluderes ikke ved anlægsprojektet, og arten vurderes derfor ikke at blive påvirket i disse områder.

Anlægsprojektet medfører ikke forstyrrelse eller ødelæggelse af yngle- eller rastesteder for spidssnudet frø, brun frø, Grøn Mosaikguldsmed, Stor Kærguldsmed eller Natlyssværmer, da potentielle ynglelokaliteter eller rastesteder for disse arter ikke inddrages eller påvirkes ved anlægsprojektet.

#### 10.8.5.1 Flagermus

Der er ved flagermuslytninger registreret ti arter af flagermus i projektområdet, henholdsvis brunflagermus, dværgflagermus, brun langøre, pipistrelflagermus, skimmelflagermus, troldflagermus, vandflagermus, nordflagermus og sydflagermus.

En række træer er undersøgt for deres betydning for områdets flagermus grundet egnede strukturer. Der er desuden undersøgt en bygning for yngle- og rastekolonier.

Der er ikke fundet tegn på yngle- og rastekolonier, og der vil ikke ske fjernelse af flagermusegnede strukturer eller træer i forbindelse med anlægsprojektet.

I anlægsfasen kan flagermus potentielt blive forstyrret af lys fra arbejds- og sikkerhedsbelysning i området omkring Ørnekæret, hvor der er registreret flagermusegnede træer.

I anlægsfasen kan der desuden forekomme impulsstøj i forbindelse med nedramning af spuns til bl.a. regnvandsbassiner samt betonpæle til støjskærme. Specielt i yngle- og dvaleperioden vurderes flagermus at være sårbare over for impulsstøj, da de kan vågne op af dvalen eller forlade deres unger, hvilket kan medføre en forhøjet dødelighed. Det vil alene være i forbindelse med evt. nedramning i nærheden af flagermusegnede strukturer ved Ørnekæret, der vil være en risiko for påvirkning. Evt. anlægsarbejde der medfører impulsstøj i dette område, skal derfor ske udenfor flagermusenes yngle- og dvaleperioder eller ved anlægsmetoder der ikke medfører impulsstøj.

For at sikre at der ikke sker en påvirkning på flagermus iværksættes afværgeforanstaltninger, således, at lyspåvirkning af tilstødende arealer omkring Ørnekæret begrænses ved hensigtsmæssig placering, vinkling og afskærmning af lyskilder i flagermusenes aktive perioder, og således at eventuelt anlægsarbejde, der medfører impulsstøj i nærheden af flagermusegnede strukturer i området omkring Ørnekæret, sker udenfor flagermusenes yngle- og dvaleperioder eller ved anlægsmetoder der ikke medfører impulsstøj.

Med de fastsatte afværgeforanstaltninger for potentiel lys- og støjpåvirkning, og da der i øvrigt ikke forekommer drab, ødelæggelse eller påvirkning af yngle- og rasteområder for de registrerede arter af flagermus, vurderes det samlet set, at der ikke vil ske en forringelse af den økologiske funktionalitet for flagermus.

10.8.6 Natura 2000-væsentlighedsvurdering

Der er i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, foretaget en væsentlighedsvurdering af anlægsprojektets påvirkning på Natura 2000-områderne N140 Vasby Mose og Sengeløse Mose, N143 Vestamager og havet syd for, N147 Ølsemagle Strand og Staunings Ø og N150 Gammel Havdrup Mose.

Vurderingen omfatter anlægsprojektets mulige påvirkninger af udpegningsgrundlaget for Natura2000-områderne.

Alle Natura2000-områderne er beliggende i en afstand af 6 km til 10 km fra anlægsprojektet.

Der inddrages ikke arealer inden for Natura 2000- områder i forbindelse med udførelsen af projektet, og der vil ikke forekomme fysiske forstyrrelser af områderne som følge af projektet.

Anlægsprojektet omfatter udvidelse af en eksisterende vej, og der vil derfor ikke opstå nye barriereeffekter i landskabet.

På baggrund af anlægsprojektets afstand til Natura 2000-områderne vurderes det, at anlægsprojektet ikke vil give anledning til forstyrrelser fra lys, støj og visuel påvirkning, påvirkninger fra støv, emissioner og barriereeffekter samt at en eventuel grundvandssænkning inden for projektområdet i forbindelse med anlægsarbejderne ikke vil kunne påvirke de grundvandsafhængige naturtyper eller arter på udpegningsgrundlaget.

Afstanden til Natura 2000-områderne medfører desuden, at en eventuel øget trafikmængde ikke vil resultere i forøgede næringsstofpåvirkninger fra emissioner af naturtyper på udpegningsgrundlaget.

Det vurderes derfor samlet, at anlægsprojektet hverken i anlægs- eller driftsfasen vil medføre en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områderne N140 Vasby Mose og Sengeløse Mose, N143 Vestamager og havet syd for, N147 Ølsemagle Strand og Staunings Ø og N150 Gammel Havdrup Mose.

Det vurderes derfor, at der ikke vil ske en påvirkning af integriteten for arter og naturtyper på Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag, og at projektet ikke vil forhindre opnåelse af gunstig bevaringsstatus for naturtyper, arter og fugle på Natura 2000-områdernes udpegningsgrundlag.

Der er således i væsentlighedsvurderingen vurderet, at det kan udelukkes, at projektet vil skade integriteten for Natura 2000-områderne N140, N143, N147 og N150.

**10.9 Geologi, grundvand og hydrologi**

10.9.1 Eksisterende forhold

Landskabet omkring undersøgelseskorridoren er en bundmoræneflade med erosionsdale, der overvejende er formet af is og smeltevand i slutningen af sidste istid. Den store moræneflade er gennemskåret af Store Vejleå-dalen og af en række erosionsdale, herunder Lille Vejleå-dalen.

De terrænnære jordlag består overvejende af moræneaflejringer, særligt moræneler med mindre afgrænsede områder af ferskvandsdannelser.

Hovedparten af undersøgelseskorridoren er beliggende inden for et område med særlige drikkevandsinteresser (OSD). Mod øst grænser anlægsprojektet fra Lille Vejleå mod nord langs Køge Bugt Motorvejen op til område med drikkevandsinteresser (OD).

Inden for projektstrækningen findes tre terrænnære grundvandsforekomster og en regional grundvandsforekomst. Alle de terrænnære grundvandsforekomster har en god kvantitativ tilstand. To af forekomsterne er i ringe kemisk tilstand og en er i god kemisk tilstand. Den regionale grundvandsforekomst er i ringe kemisk og kvantitativ tilstand.

Der er to aktive vandindvindingsboringer, henholdsvis DGU nr. 207.2733 og DGU nr. 207.2734 op til vejtraceet i den sydlige del tilhørende Hundige Kildeplads. De to boringer er også omfattet af boringsnære beskyttelsesområder (BNBO), som krydser anlægsstrækningen. Traceet krydser ligeledes indvindingsoplande til de to boringer.

Ved vurderingen af anlægsprojektets påvirkning på grundvandsforekomsterne er både data fra Vandområdeplan 2021-2027 samt genbesøget af Vandområdeplan 2021-2027 inddraget.

10.9.2 Påvirkning i anlægsperioden

Forurening med olie og større uheld og spildhændelser under anlægsarbejde søges undgået ved indretning af arbejdspladsen og planlægning af anlægsarbejderne samt ved udarbejdelse af beredskabsplaner, jordhåndteringsplaner og miljøledelsessystemer.

Ved evt. spild vil påvirkningen vil være begrænset til nærområdet og vil hurtigt kunne afværges. Når forebyggende tiltag implementeres og evt. spild vil blive håndteret som beskrevet i pkt. 10.9.3, vil uheld ved anlægsarbejdet ikke medføre tilstandsforringelser eller være til hinder for forekomsternes målopfyldelse.

Der vil i forbindelse med anlægsarbejderne være særlig opmærksomhed på at undgå spildhændelser nær de to aktive vandindvindingsboringer er DGU nr. 207.2733 og DGU nr. 207.2734. Såfremt de rette afværgeforanstaltninger udføres ved spildhændelser og uheld, vurderes påvirkningen på indvindingsboringer i anlægsperioden at være ubetydelig.

I forbindelse med anlæg og udvidelse af bygværker og regnvandsbassiner kan der under etableringen være behov for midlertidig tørholdelse og evt. udledning af oppumpet grundvand.

Det vurderes, at der ved en evt. grundvandssænkning kun vil være behov for sænkning i de øvre geologiske jordlag, som ikke har hydrologisk kontakt med indvindingsmagasinet. Det vurderes derved, at en sænkning af grundvand ikke vil påvirke indvindingsboringer eller grundvandsforekomster negativt.

Det vurderes samlet, at anlægsprojektet med de beskrevne afværgeforanstaltninger kan gennemføres uden, at den nuværende kemiske tilstand forringes eller senere målopfyldelse forhindres for områdets grundvandsforekomster.

10.9.3 Påvirkning i driftsfasen

Langs hele strækning opsamles vejvand ved kantopsamling i lukkede systemer og tætte trug. Det opsamlede vejvand ledes til regnvandsbassiner med tæt bund. Fra bassinerne udledes vandet til nærliggende vandløb.

Befæstelse af terrænoverflade i driftsfasen vil være ubetydeligt for den samlede grundvandsdannelse og dermed den kvantitative tilstand af grundvandsforekomster, da forekomsternes oplande er relativt store i forhold til det areal, som yderligere vil blive befæstet.

Samlet vurderes det udvidelsen af Motorring 4 syd ikke vil medføre forringelse af den kvantitative eller den kemiske tilstand for de berørte grundvandsforekomster eller være til hinder for forekomsternes målopfyldelse.

10.9.4 Afværgeforanstaltninger

I forbindelse med udvidelse af regnvandsbassiner nærmest Lille Vejleå vil der ved behov for tørholdelse i anlægsfasen blive udlagt en reinfiltrationsrand mellem bassiner og vandløbet, således at evt. tørholdelse eller grundvandssænkning i forbindelse med anlægsarbejdet kan gennemføres uden at den kvantitative tilstand af nærmeste grundvandsforekomst (dkms\_3306\_ks) forringes.

Vandboringer inden for det midlertidige arbejdsområde sikres mod skader og påkørsel ved indhegning.

Forurening med olie og spild søges udgået ved indretning af arbejdspladsen og planlægning af anlægsarbejderne. Større uheld og spildhændelser skal registreres og rapporteres til miljømyndighederne.

Forurening af grundvandsressourcen og terrænnære grundvandsforekomster med olie under anlægsarbejdet afværges desuden ved følgende foranstaltninger:

Der må ikke opbevares og håndteres kemikalier og brændstof i og omkring indvindingsboring med DGU nr. 207.2733 og DGU nr. 207.2734. Der stilles skærpede krav til indretning og tilsyn med arbejdspladser, der er placeret i området, hvor grundvandsressourcen er sårbar. Brændstof- og kemikaliedepoter etableres på centrale steder, som er spildsikrede med spildbakke og overdækning. Flytning af mobile entreprenørtanke minimeres til det absolutte nødvendige. Der foretages regelmæssig vedligeholdelse af entreprenørmaskiner med henblik på at forebygge brud og hydraulikslanger og vedvarende oliedryp. Der udarbejdes beredskabsplaner, jordhåndteringsplaner og miljøledelsessystemer.

I forbindelse med detailprojekteringen og efter udførelse af geotekniske undersøgelser vil evt. behov for grundvandssænkning blive fastlagt ved pumpetest og lignende. På den baggrund planlægges og dimensioneres grundvandssænkningen, og kvaliteten af det oppumpede grundvand undersøges, så risikoen for påvirkning ved udledning af det oppumpede vand minimeres mest muligt. På den baggrund dimensioneres den rensning af det oppumpede grundvand, der er nødvendig og samtidigt fastsættes den nødvendige overvågning og styring af grundvandssænkningerne.

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

**10.10 Overfladevand**

10.10.1 Eksisterende forhold

Projektstrækningen krydser det målsatte vandløb Lille Vejleå samt de 2 mindre vandløb Tranegilde Byrende og Baldersbækken. Tranegilde Byrende og Baldersbækken er begge klassificeret som spildevandstekniske anlæg.

Der er i dag udledningspunkter til Lille Vejleå via 2 regnvandsbassiner samt direkte udledningspunkt til Baldersbækken, som via det spildevandstekniske anlæg Ishøj Sø løber til Lille Vejleå. Der er desuden udledningspunkt til Møllerenden, som er tilløb til Store Vejleå.

Lille Vejleå og Store Vejleå er målsatte vandområder og omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3. De målsatte vandløbsstrækninger, hvor der tilledes vand er i overordnet moderat økologisk tilstand, mens den kemiske tilstand for nationalspecifikke stoffer jf. Genbesøg af Vandområdeplan 2021-2027 er ændret fra ukendt til ikke god.

Lille Vejleå og Store Vejleå har begge slutrecipient i Køge Bugt. Køge Bugt er i ringe økologisk tilstand og ikke god kemisk tilstand. I Køge Bugt er der i Vandområdeplan 3 og genbesøget af vandområdeplanerne konstateret overskridelser af arsen i sediment og biota, samt overskridelser af bly, cadmium, kviksølv, nikkel og BDE i biota. Der er ved de nye tilstandsvurderinger i genbesøg af vandområdeplanerne desuden beregnet og konstateret overskridelser af kviksølv i biota, antracen, benz(a)pyren og nikkel i sediment i Store Vejleå og overskridelser af zink i vandfasen i Lille Vejleå.

Ved genbesøg af vandområdeplan 2021-2027 er tilstanden for en række kvalitetselementer overgået fra ukendt til kendt tilstand, og der er fastsat nye miljøkvalitetskrav for sediment og biota.

Alle eksisterende vandløbsunderføringer under Motorring 4 forlænges i nuværende dimensioner. Der sker ikke ændringer af vandløbsunderføringerne i øvrigt.

10.10.2 Påvirkning i anlægsperioden

I anlægsperioden forlænges 3 vandløbsunderføringer ved underføringerne af henholdsvis Lille Vejleå, Baldersbækken og Tranegilde Byrende. Vandløbene kan derudover blive påvirket af nærhed til anlægsarbejder, hvor der kan opstå risiko for erosion og aflejring af finkornet sediment på vandløbsbunden, som kan være til gene for vandløbsfaunaen.

Anlægsarbejdet kan desuden medføre spild af forurenende stoffer som olie el.lign. fra maskiner og udstyr, hvilket kan påvirke vandkvaliteten negativt.

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

Regnvandsbassiner etableres tidligt i anlægsfasen for at bundfælde finkornede partikler og undgå sedimentspild til recipienterne. Påvirkningerne vil herved være kortvarige og lokale og dermed ubetydelige for de berørte vandløb og nedstrømsliggende vandområder.

I forbindelse med anlæg og udvidelse af bygværker og regnvandsbassiner kan der under etableringen være behov for midlertidig tørholdelse og evt. udledning af oppumpet grundvand.

Ved udledning fra en evt. grundvandssænkning eller tørholdelse vil der blive stillet krav fra myndigheden til vandkvaliteten. Der forventes således ikke at ske en negativ påvirkning på modtagerrecipienten. Det vurderes derved, at projektet ikke vil påvirke medføre, at der sker forringelse eller hindring af målopfyldelse i recipienten negativt. Afhængig af vandkvaliteten vil der blive opstillet sandfiltrering til udfældning af jern og kulfiltrering af evt. miljøfarlige forurenende stoffer. Hermed sikres det, at recipienterne ikke påvirkes hverken direkte eller indirekte som følge af grundvandssænkningen eller tørholdelsen.

Anlægsarbejdet vil derfor samlet set ikke medføre en risiko for forringelse af den nuværende tilstand af de målsatte vandløb eller hindre senere målopfyldelse.

Anlægsarbejderne vil ikke påvirke målsatte vandområder nedstrøms projektet, herunder søer og kystvande. Der henvises desuden til punkt 10.7 Natur og biodiversitet vedr. vandhuller beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3.

10.10.3 Påvirkning i driftsfasen

Der etableres et lukket afløbssystem på hele strækningen. Regnvand fra motorvejen vil blive opsamlet i regnvandsbassiner, hvor partikler bundfældes, inden det udledes med forsinkelse for at undgå hydraulisk belastning af vandløbene. Dette vil sikre, at de økologiske og kemiske tilstande i vandløbene ikke forringes, og at målopfyldelse ikke hindres for de berørte vandløb og nedstrømsliggende vandområder. I alt etableres der 3 nye regnvandsbassiner, et internt bassin udvides og 2 eksisterende regnvandsbassiner ved Lille Vejleå udvides.

Afledning af vejvand fra projektets regnvandsbassiner sker til Lille Vejleå samt de 2 mindre vandløb Tranegilde Byrende og Baldersbækken, der begge er klassificeret som spildevandstekniske anlæg. Derudover vil der ske udledning af vejvand til Møllerenden, som udgør et mindre tilløb til Store Vejle Å.

Det er på baggrund af gældende vandområdeplan 3 vurderet, at der ikke sker overskridelse af miljøkvalitetskriterier eller påvirkning af relevante kvalitetselementer i forbindelse med udledning af vejvand i driftsfasen.

Ved genbesøg af vandområdeplan 2021-2027 er tilstanden for en række kvalitetselementer overgået fra ukendt til kendt tilstand. Kvalitetselementernes tilstandsændring vurderes ikke at have betydning for de oprindelige vurderinger af anlægsprojektet. Der er desuden ved genbesøget af vandområdeplan 2021-2027 introduceret nye miljøkvalitetskriterier for sediment og biota. Dette har medført behov for supplerende vurderinger for udledning af vejvand i driftsfasen.

Samlet vurderes det, at udvidelsen af Motorring 4 syd ikke vil medføre en forringelse af den økologiske tilstand eller forhindre målopfyldelse af en samlet god økologisk tilstand og god kemisk tilstand for de målsatte vandløb Lille Vejleå og Store Vejleå samt slutrecipienten Køge Bugt.

10.10.4 Afværgeforanstaltninger

I anlægsperioden opretholdes, hvor det er muligt, en afstand på minimum 2 m til kronekant på vandløb for at forhindre forstyrrelser. Der skal i arbejdsarealet laves 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.

Underføringer af vandløb placeres, så underføringernes længde bliver mindst mulig. Underføringer skal følge bedste praksis i forhold til begrænsning af spærreeffekter dvs. vandløbsbund føres ubrudt gennem underføringen uden niveauspring m.v., vandløbets fald skal i underføringen svare til faldet udenfor underføringen, der må ikke etableres knæk på underføringen, og der må ikke indsættes riste el.lign. i vandløbet i forbindelse med underføringen.

I forbindelse med projektet kan der være behov for midlertidig tørholdelse på enkelte dele strækninger. Ved udledning fra en evt. grundvandssænkning eller tørholdelse vil der blive stillet krav fra myndigheden til vandkvaliteten. Der forventes således ikke at ske en negativ påvirkning på modtagerrecipienten. Det vurderes derved, at projektet ikke vil påvirke recipienten negativt. Afhængig af vandkvaliteten vil der blive opstillet sandfiltrering til udfældning af jern og kulfiltrering af evt. miljøfarlige forurenende stoffer. Hermed sikres det, at recipienterne ikke påvirkes hverken direkte eller indirekte som følge af grundvandssænkningen eller tørholdelsen.

Ved eventuel afledning af oppumpet vand fra grundvandssænkninger til recipient tilpasses flowmængden i udledningen vandføringen på udførelsestidspunket og udledningspunktet erosionssikres for at hindre erosion af bund og brinker og sedimentspredning til vandløbet.

Der udarbejdes en beredskabsplan for håndtering af spild fra anlægsmaskiner.

Samlet set vurderes anlægsprojektet med de indarbejdede afværgeforanstaltninger ikke at medføre en forringelse i målsatte vandløb eller forhindre målopfyldelse.

**10.11 Forurenede grunde**

10.11.1 Eksisterende forhold

Der er foretaget en kortlægning på baggrund af flyfotos, kort, og målebordsblade af forurenede grunde inden for undersøgelsesområdet med henblik på at lokalisere fokusområder i undersøgelsesområdet i forhold til muligt forurenede arealer og arealer med potentielle geotekniske konflikter.

Der er ved kortlægningen registreret i alt 24 fokusarealer indenfor undersøgelsesområdet, hvor en tidligere aktivitet eller ændring i arealanvendelsen har eller potentielt kan have medført forurening med miljøfremmede stoffer. Derudover er der noteret 19 arealer, som er forureningskortlagt (V1 og V2) og områdeklassificeret. Arealerne er fordelt på tidligere anlæg- og oplagsområder, opfyldte vandhuller, forureningskortlagte og områdeklassificerede arealer.

De eksisterende støjvolde langs Køge Bugt Motorvejen er ikke kortlagte som forurenede, men kan ligeledes indeholde jord med miljøfremmede stoffer.

Rabatjord langs vejen betragtes desuden generelt som lettere forurenet med olie, oliestoffer og tungmetaller.

10.11.2 Påvirkning i anlægsperioden

Der skal foretages anlægsarbejder på eller meget tæt på forureningskortlagte arealer flere steder langs Motorring 4. Der skal som en del af anlægsprojektet etableres diverse bygværker, herunder etablering af forbindelsesrampe til Køge Bugt Motorvejen, samt bassiner til afvanding. En stor del af anlægsarbejdet vil derfor involvere jordarbejder.

Inden anlægsarbejdet kan igangsættes, skal der indhentes opdaterede oplysninger om kortlægningsstatus for de relevante områder samt udarbejdes en egentlig jordhåndteringsplan.

Håndtering af lettere forurenet jord og forurenet jord sker efter gældende lovgivning. Det vurderes derfor, at der vil være ingen eller kun begrænsede påvirkninger på det omgivende miljø i forbindelse med håndtering af jord.

Der vil være fokus på foranstaltninger til at hindre spild med olie-/benzinprodukter fra entreprenørmaskiner, mobile tankningsanlæg og lign. Entreprenørmaskiner og udstyr skal således vedligeholdes, så spild forhindres, og et evt. spild vil blive fjernet umiddelbart efter det er konstateret.

Da jordhåndteringen udføres i henhold til gældende lovgivning, og eventuelt opståede spild eller uheld vil blive oprenset straks, vurderes påvirkningen ved anlægsarbejderne derfor at være begrænsede.

10.11.3 Påvirkning i driftsfasen

I driftsfasen forventes det, at jorden langs med vejen på sigt vil blive lettere forurenet med oliestoffer, tjærestoffer (PAH) og tungmetaller, hvilket er normalt langs især trafikerede veje. Påvirkningen vurderes at være permanent, men afgrænset til den umiddelbart nærliggende rabatjord. Jorden vil i fremtiden blive betragtet som lettere forurenet vejjord.

Der kan i driftsfasen ske spild af olie og andre miljøfremmede stoffer i forbindelse med uheld, hvilket kan medføre jord- og grundvandsforurening. Det vurderes imidlertid, at der generelt vil være tale om en mindre og meget lokal påvirkning, da større spild forventes fjernet i forbindelse med oprydningsarbejdet efter uheld. Påvirkningen vurderes derfor at være begrænset.

**10.12 Råstoffer, jordhåndtering og affald**

10.12.1 Eksisterende forhold

Størstedelen af arealerne op til og langs med Motorring 4 syd er bymæssig bebyggelse. Projektet omfatter en sideudvidelse med et ekstra spor i hver retning på størstedelen af projektstrækningen, samt udvidelse den eksisterende overføring af Motorring 4 hen over Køge Bugt Motorvejen. Herudover etableres en ny forbindelsesrampe ved motorvejskryds Ishøj mod øst der inkluderer to nye bygværker. Eksisterende bygværker i øvrigt bevares eller sideudvides i nødvendigt omfang.

De væsentligste jordarbejder vil ske i forbindelse med udvidelse af eksisterende regnvandsbassiner og etablering af nye. Derudover vil de væsentligste jordarbejder ske ved tilpasning af den eksisterende støjvold ved Ørnekærsvænge ved etablering af ny forbindelsesrampe til Køge Bugt Motorvejen.

Der er ikke udlagte råstofgraveområder umiddelbart op til projektstrækningen. Råstoffer tilkøres derfor fra eksisterende råstofgrave.

10.12.2 Påvirkning i anlægsperioden

De primære råstoffer i form af sand, grus og sten, der skal anvendes til anlægsprojektet tilføres fra eksisterende grusgrave.

For at begrænse forbrug og transport af jomfruelige ressourcer anvendes så meget projektjord som muligt i vejanlægget til indbygning i vejdæmninger, lysvolde, tilpasning af støjvolde, skråninger og til udskiftning af blødbundsmaterialer.

Der forventes ikke at skulle udføres forbelastning af blødbundsområder. Jordhåndtering i forbindelse med afgravning og håndtering af jord på kortlagte lokaliteter skal afklares ved detailprojekteringen.

Ved indbygning af afgravet projektjord fra forureningskortlagte arealer, områdeklassificerede arealer og vejareal, kræves tilladelse fra relevante kommuner. Forurenet jord og jord indeholdende affald må ikke genanvendes. Da anvendelsen sker i henhold til gældende lovgivning, vurderes miljøpåvirkningen at være ubetydelig ved mellemdeponering, genindbygning og anvendelse af rene og lettere forurenede materialer.

I det omfang det er mulig vil der blive genanvendt materialer i form af nedknuste restprodukter samt stabilisering af råjord med ringe bæreevne ved kalkstabilisering eller cementstabilisering.

Affald fremkommer i forbindelse med nedrivning af eksisterende bygværker, veje og bygninger der skal fjernes for at gøre plads til vejudvidelsen. De primære affaldsfraktioner omfatter beton, armering og asfalt. 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.

10.12.3 Påvirkning i driftsfasen

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

10.12.4 Afværgeforanstaltninger

For at minimere håndteringen og transport af materialer, udarbejdes en jordhåndteringsplan, der skal sikre, at forureningsniveauet på kortlagte, områdeklassificerede og potentielt forurenede arealer undersøges nærmere med henblik på korrekt håndtering af evt. forurenede arealer og at projektjord i videst muligt omfang kan genanvendes i f.eks. i vejbyggeri, vejskråninger og evt. landskabelig tilpasning

Håndtering af bygge- og anlægsaffald sker i henhold til gældende lovgivning.

**10.13 Arealindgreb og ledninger**

10.13.1 Påvirkning af arealer

Der skal erhverves cirka 50.000 m2 til motorvejsudbygningen og yderligere cirka 122.000 m2 til midlertidige arbejdsarealer. Cirka. 60 ejendomme berøres af ekspropriation i forskelligt omfang fra kun at blive pålagt en servitut om vejbyggelinje til at blive eksproprieret i sin helhed. Den permanente arealerhvervelse berører virksomheder og offentlig ejede arealer. Det forventes ikke at der er behov for at totalekspropriere ejendomme.

Der skal erhverves arealer til udvidelse af vejanlægget samt etablering af og regnvandsbassiner.

Derudover skal der nogle steder bruges arealer til forlængelse af underførte stier og til forlægning af disse.

10.13.2 Påvirkning af ledninger

Motorring 4 syd ligger i en transportkorridor, hvor der løber store fjernvarmeledninger, højspændingskabler i både jord og luft, gasledninger, spildevandsledninger og regnvandsledninger.

I de fleste tilfælde har det været muligt at udforme og placere regnvandsbassiner og ramper, så berøring af disse ledninger undgås. Det er vurderet, at det ikke er nødvendigt med større ledningsomlægninger, men at der er ledninger som skal sænkes, og at foringsrør skal forlænges.

Håndteringen af ledningerne vil ske efter dialog og aftale med ledningsejerne i projekteringsfasen.

**10.14 Støjisoleringsordningen**

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

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

Ordningen vil ophøre 60 måneder efter, at hele vejanlægget nævnt i § 1 er taget i brug.

**11. Forholdet til EU-retten**

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

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

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

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

**11.1 VVM-direktivet**

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

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

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

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

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

Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. De gennemførte miljøundersøgelser og høring opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse. Lovforslagets pkt. 10 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Anlægsprojektet er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget i enkeltheder ved lov.

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

**11.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet**

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

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

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

Som anført i pkt. 10 er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projektet i lovforslagets § 1 konstateret, at der ikke er en væsentlig påvirkning af Natura 2000-områderne N140 Vasby Mose og Sengeløse Mose, N143 Vestamager og havet syd for, N147 Ølsemagle Strand og Staunings Ø og N150 Gammel Havdrup Mose. Der er derfor ikke foretaget en konsekvensvurdering for at afgøre, om projektet er skadeligt for områdets udpegningsgrundlag, jf. habitatdirektivets artikel 6. Habitatdirektivets artikel 12-16 indeholder bestemmelser om beskyttelse af visse dyre- og plantearter, som er optaget på direktivets bilag IV (bilag IV-arter).

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

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

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

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

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

**11.3 Århus-konventionen**

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

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

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

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

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

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet mv. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens 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.

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

**12. Hørte myndigheder og organisationer mv.**

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 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, Greve Kommune, Høje Taastrup Kommune, Ishøj Kommune, KL, Region Hovedstaden, Region Sjælland og Vallensbæk 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 mia. kr. 2026-prisniveau, FFL-2026) anslås til 683,1 mio. kr.  Udgifter for Vejdirektoratet til drift og vedligehold af de udbyggede statsveje. |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen | Begrænset meradministration i anlægsperioden for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet.  De berørte kommuner vil i relation til projektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser. |
| Regionale konsekvenser | Sikrer bedre fremkommelighed og trafikafvikling | Konsekvenser for erhverv i Ishøj Kommune og Greve Kommune i anlægsperioden |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid, hvilket medfører positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.  Det fører til flere fordele – både ved transport af varer og bedre adgang til arbejdskraft.  Fordelene kan øge virksomhedernes produktivitet, da deres konkurrenceevne forbedres. | Der vil under anlægsarbejdet være trafikale gener, men arbejderne bliver tilrettelagt, så de forårsager færrest mulige gener for vejtrafikken. |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. | Projektet medfører mindre trængsel og mere pålidelig rejsetid. | Konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer. |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | Konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer og ved at klageadgange til anden administrativ myndighed afskæres. |
| Klimamæssige konsekvenser | Ingen | Der forventes en mindre stigning i trafikken som følge af projektet. Det vil betyde en stigning i CO2-udslippet fra trafikken. |
| Miljø- og naturmæssige konsekvenser | Færre støjbelastede boliger ved etablering af den planlagte støjafskærmning. | Forstyrrelse af befolkning ved jordkørsel, ramning af spunsvægge og andet anlægsarbejde. |
| Forholdet til EU-retten | Projektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet. | |
| Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X) | Ja | Nej  X |

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

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

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

Det foreslås i *§ 1, stk. 1,* at transportministeren bemyndiges at udbygge Motorring 4 syd og Køge Bugt Motorvejen med en ekstra vognbane og nødspor i begge retninger på en ca. 4 km strækning mellem motorvejskryds Vallensbæk og Kildebrøndevej via motorvejskryds Ishøj, herunder 1) anlægge en direkte forbindelsesrampe ved motorvejskrydset Ishøj mod øst, 2) udbygge tilslutningsanlæg 6 ved at udvide frakørselsramperne med en ekstra svingbane op mod rampekrydsene, samt 3) omlægge lokale stier.

Bestemmelsen vil medføre, at transportministeren vil være bemyndiget til udbygge Motorring 4 syd og Køge Bugt Motorvejen med en ekstra vognbane i begge retninger på en ca. 4 km strækning, således at Motorring 4 syd udbygges fra motorvejskryds Ishøj og Ishøj Stationsvej til 6 vognbaner og fra Ishøj Stationsvej til motorvejskryds Vallensbæk til 7 vognbaner, ligesom Køge Bugt Motorvejen udbygges til 12 vognbaner mellem motorvejskryds Ishøj og Kildebrøndevej. Der etableres derudover nødspor i begge retninger på hele strækningen. Udbygningen omfatter desuden bl.a. en ny forbindelsesrampe ved tilslutningsanlægget Greve N, udbygning af den nordvendte frakørselsrampe og den sydvendte frakørselsrampe ved tilslutningsanlæg 6 ved Ishøj Stationsvej med en ekstra svingbane op mod rampekrydset samt regnvandsbassiner. Transportministeren vil derudover være bemyndiget til at omlægge lokale stier.

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, nr. 1 og 2, fremgår af bilag 1 til loven.

*Til § 2*

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

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren kan gennemføre projektet for udbygning af Motorring 4 syd og Køge Bugt Motorvejen nævnt i § 1 og de dertilhørende anlæg.

Bestemmelsen vil udgøre hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af den samlede udbygning, herunder ekspropriation, anlæg og nødvendige ledningsarbejder m.v.

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

*Til § 3*

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

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

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

Det foreslåede skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 1, hvorefter transportministeren bemyndiges til at udbygge Motorring 4 syd og Køge Bugt Motorvejen, jf. lovens bilag 1 og projektbeskrivelsen i pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

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

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

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 anlægsperioden sker i overensstemmelse med reglerne i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslaget vil heller ikke være til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

*Til § 4*

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

Det foreslås i *§ 4,* at anlægsmyndigheden udfører afværgeforanstaltninger ved gennemførelse af projektet, nævnt i § 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 udmøntning 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 og § 65, stk. 1 og stk. 2, i lov om naturbeskyttelse, §§ 6 og 38 i lov om skove, §§ 9, 12 og 19 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt og regler fastsat i medfør af 20, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse.

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

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

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

På tilsvarende måde vil fravigelsen af 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.

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.

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 tilladelse fra Miljøstyrelsen.

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 til brug for anlægsprojektet jf. artsfredningsbekendtgørelsens §§ 9, 12 og 19.

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

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

Fravigelsen af krav om indhentelse af tilladelser eller dispensationer efter planlovens § 35, stk. 1, jordforureningslovens § 8, skovlovens §§ 6 og 38, naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2, artsfredningsbekendtgørelsens §§ 9, 12 og 19 og regler fastsat i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, vil gælde hele vejanlægget, dvs. selve vejen med tilhørende anlæg, f.eks. regnvandsbassiner, støjskærme, anvendelse af midlertidige arbejdsarealer og øvrige nødvendige anlæg til brug for anlægsprojektet. Fravigelsen vil også gælde ved 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 anlægsperioden, indtil projektet, jf. § 1, er færdigt i sin helhed. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love skal det lægges til grund, at anlæggene kan drives og vedligeholdes på normal vis, når projektet er gennemført, men hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden, f.eks. i et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Det foreslås i § 5, *stk. 2,* at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, § 23 i lov om naturbeskyttelse 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 reglerne i naturbeskyttelseslovens § 23, som begrænser adgangen til at foretage en række af de helt nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojekterne, ikke finder anvendelse.

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 anlægsperioden, herunder også ved projektændringer godkendt af Trafikstyrelsen efter proceduren i vejlovens kapitel 2 a.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til 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 anlægsperioden. Således vil de kommunale tilsynsmyndigheder ikke kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v. samt aktindsigt efter offentlighedsloven.

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

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

*Til § 7*

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

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

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

Der henvises til de almindelige bemærkninger i pkt. 3.6.

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 8*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 9*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Til § 10*

I forbindelse med en række andre anlægsprojekter har der været etableret en ordning, hvor støjramte boliger har kunnet søge tilskud til støjisolering, og en lignende ordning foreslås lovfæstet for anlægsprojektet nævnt i lovforslagets § 1. Der henvises bl.a. til lov nr. 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 om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen vil gælde ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen vil ikke kunne fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse, eller af retten.

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

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

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

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

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

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

*Til § 12*

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

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

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