

Udkast

til

Forslag

til

Lov om anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro¹

Anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro

§ 1. Transportministeren bemyndiges til:

- 1) at anlægge en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro med tilhørende landanlæg forsynet med en dobbeltrettet fælles cykel/gangsti over Storstrømmen mellem Masnedø og Falster,
- 2) at gennemføre relaterede projekter, herunder efter aftale med ledningsejerne, omlægning af søkabler mellem Falster og Masnedø/Sjælland, nødvendig omlægning af kabler på Sjælland, Masnedø og Falster, klapning af overskydende materiale fra havbunden, anlæg af ny sejlrende til Orehoved Havn og råstofindvinding til søs eller på land og
- 3) at nedrive den eksisterende Storstrømsbro mellem Masnedø og Falster, når den ny Storstrømsbro er anlagt og taget i brug.

Stk. 2. Kort over linjeføringen af den ny Storstrømsbro inkl. landanlæg og den eksisterende Storstrømsbro fremgår af bilag 1.

Miljø

Miljømæssige vurderinger

§ 2. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog §§ 3 og 4.

§ 3. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, må ikke påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. § 17.

¹ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EU-tidende 2011, nr. L 26, side 1) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU (EU-tidende 2014, nr. L 124, side 1), dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver, (EU-Tidende 2008 nr. L 312, side 3), EU-Tidende 2008, nr. L 328, side 28, som senest ændret ved Rådets direktiv 2006/105/EF af 20. november 2006, EU-Tidende 2006, nr. L 363, side 368, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2015/147/EF af 30. november 2015 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2015, nr. L 20, side 7, og dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-habitatdirektivet), EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7.

Stk. 2. Trafikstyrelsen afgør på grundlag af en anmeldelse fra Vejdirektoratet, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, inden der gives tilladelse efter stk. 1. Vejdirektoratet udarbejder i så fald den supplerende VVM-redegørelse. Trafikstyrelsen foretager offentliggørelse af redegørelsen med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte regler om

- 1) anmeldelsen efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafikstyrelsen,
- 2) pligt for andre myndigheder og Vejdirektoratet til at give de oplysninger, der er nødvendige for vurderingen af ændringer eller udvidelser efter stk. 2,
- 3) gennemførelsen af vurderingen efter stk. 2, herunder om fristen for høring af offentligheden,
- 4) fastsættelse af vilkår for tilladelsen efter stk. 1 og
- 5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af den supplerende VVM-redegørelse.

Stk. 4. Med de fravigelser, der følger af denne lov, finder bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet (VVM) anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1, medmindre der er fastsat regler efter stk. 3.

Stk. 5. Trafikstyrelsens afgørelser efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 3 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

§ 4. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, må ikke påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen på baggrund af en konsekvensvurdering af ændringen eller udvidelsen, jf. stk. 2.

Stk. 2. Hvis Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse fra Vejdirektoratet, jf. § 3, stk. 2, vurderer, at en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der foretages en nærmere konsekvensvurdering af virkningerne af ændringen eller udvidelsen på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningen for det pågældende område. Viser vurderingen, at ændringen eller udvidelsen vil skade Natura 2000-området, kan Trafikstyrelsen ikke meddele tilladelse til det anmeldte, jf. dog stk. 5.

Stk. 3. Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte regler om

- 1) anmeldelsen efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafikstyrelsen,
- 2) pligt for andre myndigheder og Vejdirektoratet til at give de oplysninger, der er nødvendige for vurderingen af ændringer eller udvidelser efter stk. 2,
- 3) gennemførelsen af vurderingen efter stk. 2, herunder om eventuel høring af offentligheden,
- 4) fastsættelse af vilkår for tilladelsen efter stk. 1,
- 5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelsen efter stk. 1, og af konsekvensvurderingen efter stk. 2 og
- 6) fastsættelse af en samordnet og/eller fælles procedure for den supplerende VVM efter § 3, stk. 2, og konsekvensvurderingen efter stk. 2, når en ændring eller udvidelse skal vurderes efter begge bestemmelser.

Stk. 4. Med de fravigelser, der følger af denne lov, finder bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1. Fastsættes der regler efter stk. 3, finder §§ 7-9 i bekendtgørelsen nævnt i 1. pkt. ikke anvendelse.

Stk. 5. Trafikstyrelsen kan fravige stk. 2, 2. pkt., efter reglerne i § 10 i bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter.

Stk. 6. Trafikstyrelsens afgørelser efter stk. 1, 2 og 5 og efter regler fastsat i medfør af stk. 3 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

§ 5. Lov om miljøvurdering af planer og programmer finder ikke anvendelse på anlægsprojektet.

§ 6. Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til yngle- og rasteområder for arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse som følge af anlægsprojektet.

Stk. 2. Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger for at modvirke, at fugle eller arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden. Vejdirektoratet foretager endvidere afværgeforanstaltninger af hensyn til fugles æg og reder.

Stk. 3. Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til naturbeskyttelsen i øvrigt.

Forholdet til anden lovgivning

§ 7. Kapitel 6 i lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf finder ikke anvendelse på ufarlige havbundsmaterialer, som flyttes inden for overfladevand med henblik på landindvinding i anlægsprojektet.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, hvornår havbundsmaterialer er ufarlige, jf. stk. 1. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om prøvetagning, egenkontrol, tilsyn og håndhævelse af disse regler.

§ 8. Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, herunder selve Storstrømmen, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1, stk. 1, nr. 1-3 nævnte arbejder, varetages alene af transportministeren efter denne lov.

§ 9. Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lov om planlægning, byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer og lov om kystbeskyttelse samt 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 i stk. 1 nævnte love kan påklages af Vejdirektoratet til transportministeren.

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

Stk. 4. 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.

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

§ 10. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsprojektet. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

§ 11. Hvis transportministeren fastsætter regler i medfør af § 10, kan ministeren samtidig fastsætte regler om, at Vejdirektoratet skal tilbyde kompensation til beboere samt ejere af sommerhuse, der anvendes af ejerne som fritids- og feriebolig, som kan udsættes for gener som følge heraf. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter mv.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at Vejdirektoratet skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 10, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren kan fastsætte, hvornår en aftale om genhusning mellem beboeren og Vejdirektoratet ophører, herunder bestemme, at den ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

Stk. 3. Hvis der ikke kan opnås en aftale mellem Vejdirektoratet og den berettigede efter stk. 1 og 2, eller der opstår uenighed om en indgået aftale, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2.

Stk. 4. Sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt af Ekspropriationskommissionen efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. Kompensation og beløb ydet ved genhusning efter reglerne i stk. 1 og 2 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser. Kompensationen og beløbene medregnes endvidere ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst.

Stk. 6. Hvis transportministeren har fastsat regler efter stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af anlægsprojektet.

§ 12. Bestemmelserne i §§ 5-11 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, der er omfattet af § 3, stk. 1, eller § 4, stk. 1.

Ekspropriation mv.

§ 13. Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 2. Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af anlægsprojektet nævnt i § 1, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Stk. 3. Ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 14. Transportministeren har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på anlæggelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 eller ændringer heraf samt klimarelaterende afværgeforanstaltninger.

Stk. 2. Transportministeren kan, under samme betingelser som nævnt i stk. 1, få foretaget arkæologiske forundersøgelser.

Stk. 3. Ejere og brugere af arealer omfattet af stk. 1 skal underrettes skriftligt senest 14 dage inden gennemførelsen af undersøgelsen m.v.

Stk. 4. Ejere og brugere af arealer omfattet af stk. 2 skal underrettes skriftligt senest 28 dage inden gennemførelse af arkæologiske forundersøgelser.

Stk. 5. Hvis det ikke er muligt at underrette ejere og brugere af arealer skriftligt i henhold til stk. 3 og stk. 4, skal oplysningen offentliggøres.

§ 15. Erstatning for tab som følge af ekspropriation i medfør af § 13 samt erstatning for skade, som måtte blive påført ejere og brugere ved de foranstaltninger, der er nævnt i § 14, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse. Vejdirektoratet afholder omkostningerne forbundet hermed.

Ejerforhold og drift af den nye Storstrømsbro inkl. landanlæg og relaterede aktiviteter

§ 16. Efter anlæg af den nye Storstrømsbro inkl. landanlæg og relaterede aktiviteter, jf. § 1, stk. 1, fordeler ejerforholdene sig som følger:

- a) Storstrømsbroens vejanlæg inkl. cykel/gangsti ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet.

- b) Storstrømsbroens jernbaneanlæg inkl. skinner, kørestrøm, signalanlæg, nødfortove mv. ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark.
- c) Brokonstruktionerne inkl. rækværker samt landfæster og dæmningsanlæg ejes og drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet med bistand fra Banedanmark.
- d) De landbaserede vejanlæg inkl. cykelstier på Masnedø fra landfæstet Masnedsundbroen til landfæstet Storstrømsbroen ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet. Øvrige lokale vejanlæg på Masnedø ejes, drives og vedligeholdes af Vordingborg Kommune.
- e) De landbaserede vejanlæg inkl. cykelstier på Falster fra brofæstet til den nye rundkørsel ved Orehoved Langgade/Storstrømsvej/Gåbensevej ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet. Øvrige vejanlæg på Falster ejes, drives og vedligeholdes af Guldborgsund Kommune.
- f) Den nye sejlrende til Orehoved Havn ejes, drives og vedligeholdes af Guldborgsund Kommune.
- g) De landbaserede jernbaneanlæg på Masnedø ejes af staten og drives af Banedanmark.
- h) De landbaserede jernbaneanlæg på Falster ejes af staten og drives af Banedanmark.
- i) Nødvendig afmærkning af farvandet i forbindelse med etablering af Storstrømsbroen ejes af staten og drives af Vejdirektoratet.

Stk. 2. Banedanmarks anlæg kan efter transportministerens nærmere bestemmelse overdrages til A/S Femern Landanlæg.

Kompetence, domstolsprøvelse mv.

Trafikstyrelsens opgaver

§ 17. Trafikstyrelsen udfører de opgaver, der fremgår af §§ 3-4.

Stk. 2. Ved udførelsen af de opgaver, der fremgår af §§ 3-4 er Trafikstyrelsen uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

Domstolsprøvelse mv.

§ 18. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov eller de regler, der fastsættes i medfør af loven, skal være anlagt, inden seks måneder efter at afgørelsen eller beslutningen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

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

Ikrafttræden

§ 19. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.



Bemærkninger til lovforslaget

Indhold

1. Indledning.....	9
1.1. Baggrund	10
1.2. VVM-undersøgelse og høring	11
2. Redegørelse for lovforslagets hovedpunkter	12
2.1. Kombineret vej- og jernbanebro med cykel- og gangsti – funktion og kvalitet	12
2.2. Linjeføring og tværprofil	12
2.3. Lokalvejnet og stier	13
2.4. Evt. eksternt produktionsareal	14
2.5. Natur og miljø.....	14
2.5.1. Miljømæssige og supplerende miljømæssige vurderinger.....	14
2.5.2. Anlægslovens forhold til natur- og miljølovgivning	16
2.5.3. Adgang til at regulere visse forureninger og gener fra anlægsprojektet.....	18
2.5.4. Særligt om konkrete tiltag i naturen	22
2.6. Støjreducerende foranstaltninger	24
2.7. Vej- og jernbaneudstyr	24
2.8. Vej- og baneafvanding.....	24
2.9. Nedrivning af den eksisterende bro	24
2.10. Naboarealer.....	25
2.11. Plan- og beskyttelsesforhold.....	26
2.12. Ekspropriation mv.	26
3. Alternativer.....	28
3.1. Forundersøgelser	28
3.2 0-alternativet.....	29
4. Trafikale konsekvenser.....	29
4.1. Banetrafik	29
4.2. Vejtrafik.....	30
4.3. Trafiksikkerhed.....	30
4.4. Sejladssikkerhed	30
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige	30
5.1. Anlægs- og samfundsøkonomi	30

5.2. Konsekvenser for offentlige myndigheder	32
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.....	33
7. Administrative konsekvenser for borgerne.....	34
8. Miljømæssige konsekvenser.....	34
8.1. Arealindgreb	34
8.2. Støj, vibrationer og luft.....	35
8.3. Plante- og dyreliv	37
8.4. Landskab.....	38
8.5. Kulturarv og arkæologi.....	39
8.6. Friluftsliv	39
8.7. Overfladevand og grundvand	40
8.8. Ressourceforbrug og råstoffer	40
8.9. Affald.....	41
8.10. Forurenet jord	41
8.11. Anlæg af ny Storstrømsbro.....	41
9. Forholdet til EU-retten	44
9.1. VVM-direktivet	44
9.2. SMV-direktivet.....	45
9.3. Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet (Natura 2000).....	46
9.4. Affaldsdirektivet.....	48
9.5. Udbudsdirektivet	48
9.6. Forholdet til Århus-konventionen	48
10. Hørte myndigheder og organisationer mv.	50
11. Sammenfattende skema	50

1. Indledning

Lovforslaget indeholder en bemyndigelse til transportministeren til at anlægge en kombineret vej- og jernbanebro inkl. dobbeltrettet cykel/gangsti over Storstrømmen mellem Masnedø ved Vordingborg og Orehoved på Falster. Transportministeren bemyndiges således til at anlægge den ca. 4 km lange vej- og jernbanebro og yderligere i alt ca. 6,5 km nyt vejanlæg på land, hvoraf ca. 4,5 km udgøres af lokale veje og serviceveje på hhv. Masnedø og Falster, samt ca. 2 km jernbaneanlæg på land på strækningen mellem Masnedsundbroen til det eksisterende jernbanetracé ved Gåbense på Falster. Yderligere omfatter loven anlæg af en række relaterede projekter, herunder omlægning af søkabler mellem Falster og Masnedø/Sjælland, klapning af overskydende materiale fra havbunden, anlæg af ny sejlrende til Orehoved Havn og råstofindvinding til søs eller på land. Herudover indeholder lovforslaget en bemyndigelse til, at den nuværende Storstrømsbro vil blive nedrevet, når den nye bro er opført og tages i brug.

Endvidere indeholder lovforslaget særlige bestemmelser om miljøforhold, herunder miljømæssige vurderinger. Lovforslaget indeholder bestemmelser, som indebærer en fravigelse af dele af den almindelige miljølovgivning. Begrundelsen herfor er dels, at visse dele af den almindelige lovgivning ikke er velegnet til at regulere et projekt af denne karakter og størrelse og dels, at projektet godkendes ved lov efter processen i VVM-direktivets art. 1.4, hvorefter projektet skal være vedtaget i enkeltheder uden det er nødvendigt at træffe andre foranstaltninger for at give bygherren ret til at gennemføre projektet.

Lovforslaget indeholder i relation til særlige bestemmelser om miljøforhold, bestemmelser om, at transportministeren får mulighed for efter en konkret vurdering at fastsætte regler om den forurening og de gener, som måtte opstå som følge af aktiviteterne forbundet med gennemførelse af anlægsprojektet. I sådanne tilfælde finder miljøbeskyttelseslovens regler ikke anvendelse på projektet, idet transportministeren i stedet vil regulere forholdene i medfør af anlægsloven. I de tilfælde hvor anlægsaktiviteter, under hensyntagen til projekternes økonomi og fremdrift, skal udføres og samtidig indebærer, at den naboretlige tålegrænse, uagtet afværgeforanstaltninger eksempelvis i form af støjisolering, overskrides i væsentlig grad, kan der blive ydet kompensation. Bestemmelsen forventes alene anvendt hvis håndtering af miljøforholdene efter den gældende miljøretlige regulering vil medføre en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget i forhold til de forudsætninger for anlæg og tidsplan m.m., der er lagt til grund for lovforslaget.

Af lovforslaget fremgår også bestemmelser, som tilsidesætter regler om klageadgang i den almindelige lovgivning for at sikre den fornødne fremdrift og robusthed i projektet.

I lovforslaget er endvidere foreslået regler om ekspropriation, fremrykket ekspropriation og forundersøgelser, herunder arkæologiske forundersøgelser. Transportministeren eller den, som transportministeren bemyndiger hertil, kan således på privat ejendom foretage f.eks. de arkæologiske forundersøgelser, der er nødvendige for anlægsarbejdet. Hermed kan de arkæologiske forundersøgelser gennemføres før detailprojekteringen og før anlægsarbejderne påbegyndes. Dermed undgås, at undersøgelserne belaster projektets økonomi eller tidsplan mere end nødvendigt.

Transportministeren eller den, som transportministeren bemyndiger hertil, kan endvidere foretage ordinær ekspropriation i forhold til etableringen af vej-, bro- og jernbaneanlæg samt i særlige tilfælde fremrykke ekspropriation af ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet.

Endvidere er ejerforhold vedr. broen mv. efter broen er færdig fastlagt.

1.1. Baggrund

Storstrømsbroen har stor regional betydning og er samtidig en vigtig del af jernbanekorridoren mellem København og Tyskland. Denne jernbanekorridor vil i løbet af de kommende år blive styrket markant med etableringen af den nye bane København-Ringsted via Køge og det kommende anlæg af Femern Bælt-forbindelsen, herunder opgraderingen og udvidelsen af jernbanelinjen mellem Ringsted og Rødby.

Når Femern Bælt forbindelsen åbner, vil en stor mængde passager- og godstog mellem Skandinavien og Centraleuropa blive ført over Storstrømsbroen. Det blev i efteråret 2011 klart, at den nuværende Storstrømsbro fra 1937 ikke vil kunne holde til den øgede jernbanegodstrafik, der vil komme, når Femern Bælt-forbindelsen åbner i 2021. På den baggrund blev der den 17. november 2011 indgået en politisk aftale om 'udmøntning af puljer til nye initiativer på transportområdet mellem den daværende regering (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti) og Venstre, Dansk Folkeparti, Konservative og Liberal Alliance. I aftalen hedder det blandt andet, at "Parterne er enige om, at det er afgørende at få udført et gennearbejdet beslutningsgrundlag, som medio 2012 kan danne grundlag for en politisk beslutning om forbindelsen ved Storstrømmen". Det videre forløb blev besluttet på baggrund af en forundersøgelse, som blev afsluttet i 2012. I forundersøgelsen blev der undersøgt flere alternative løsningsmuligheder, som anbefalede at koncentrere det videre arbejde om anlæg af en ny bro med dobbeltsporet jernbane og vej samt nedrivning af den eksisterende bro.

Anlægget af en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro over Storstrømmen vil sikre den fremtidige kapacitet i denne centrale jernbanekorridor til Europa. En ny kombineret vej- og jernbanebro vil også sikre den lokale og regionale mobilitet, hvor det er vigtigt at opretholde vejforbindelsen over Storstrømmen af hensyn til den lokale trafik mellem Falster og Sydsjælland.

I foråret 2012 gennemførte Banedanmark i samarbejde med Vejdirektoratet og Sund & Bælt Holding A/S en forundersøgelse af forbedring af mulighederne for den fremtidige forbindelse over Storstrømmen. Arbejdet blev koncentreret om fem forskellige alternativer, hvor Storstrømsbroen enten renoveres eller der anlægges en helt ny forbindelse.

Forundersøgelsen omfattede fem forskellige alternativer, hvor renovering af den nuværende bro og anlæg af en ny bro indgik. Der blev undersøgt både enkelt- og dobbeltsporede løsninger for jernbaner i alternativer med en ny bro. Den enkeltsporede jernbaneløsning blev fravalgt, da det i 2040 vil være nødvendigt at supplere med yderligere en enkeltsporet forbindelse af hensyn til opretholdelse af kapaciteten på banen. Samlet set blev det konkluderet, at det vil være den samfundsøkonomisk bedste løsning at anlægge en dobbeltsporet jernbaneforbindelse på en ny Storstrømsbro. De 5 alternativer er beskrevet i pkt. 3.1.

Perspektiverne ved opretholdelse af en vejforbindelse blev også vurderet. Her blev det konkluderet, at selvom en ny vejforbindelse forøger anlægsudgifterne med ca. 1 mia. kr., vil dette blive opvejet af betydelige fordele i form af reduceret rejsetid og reducerede kørselsomkostninger i forhold til en situation, hvor der ikke er en vejforbindelse over Storstrømmen og vejtrafikken mellem Nordfalster og Vordingborg skal køre over Farøbroerne. Der blev gennemført samfundsøkonomiske beregninger, som viste at en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbaneforbindelse var den mest attraktive løsning, når alle udgifter og gevinster lægges sammen. Det giver mindre omvejskørsel og trængsel, når vejforbindelsen bevares og den dobbeltsporede jernbane giver store trafikale fordele, som også vægter positivt.

I aftale mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om "En ny Storstrømsbro, Holstebro-motorvejen mv." af 21. marts 2013 fremgår det, at parterne er enige om at anlægge en ny kombineret vej- og

dobbeltsporet jernbanebro med cykel- og gangsti over Storstrømmen mellem Vordingborg og Orehoved, samt at den eksisterende bro vil blive nedrevet som en del af det samlede projekt.

Trafikalt har en ny bro flere fordele i forhold til den eksisterende. Hastigheden for passagertog på en ny Storstrømsbro vil være 200 km/t mod 100 km/t på den eksisterende bro. Hastighed for biler vil være 80 km/t på en ny bro mod 50 km/t på den eksisterende bro. Derfor giver en ny bro rejsetidsbesparelse på både vej og bane. Den nye bro har ligeledes en større bæreevne end den eksisterende, hvor der i dag er restriktioner.

Broen vil blive ca. 4 kilometer lang og få en maksimal gennemsejlingshøjde på 26 meter. Den nuværende bro er 3,2 kilometer lang og har samme gennemsejlingshøjde. Broen er planlagt til at få to jernbanespor mod ét på den nuværende bro, og hastigheden for togene på den nye Storstrømsbro bliver højere end på den eksisterende bro. Det bliver dermed en fremtidssikret bro, der vil kunne klare den øgede trafikmængde som følge af Femern Bælt-forbindelsen og samtidig reducere rejsetiden for både passager- og godstog. Broen får to vejbaner og en dobbeltrettet cykel- og gangsti, så det stadig vil være muligt for cyklister og fodgængere at krydse Storstrømmen.

Med aktstykke 90 af 16. maj 2013 blev der afsat 224 mio. kr. til projektering frem til vedtagelse af anlægslov. EU har i juli 2014 tilkendegivet, at der gives en støtte på op til 112 mio. kr. til planlægningsfasen. EU-støtten til Storstrømsbroen kommer fra programmet for det transeuropæiske transportnet (TEN-T).

Broen vil kunne stå klar senest i 2021 ved Femern Bælt-forbindelsens forventede åbning, hvorefter den nuværende Storstrømsbro kan nedrives.

1.2. VVM-undersøgelse og høring

Som led i udmøntningen af trafikaftalen af 21. marts 2013 om ”En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv.” blev det besluttet at igangsætte en VVM undersøgelse (VVM står for ”vurdering af virkninger på miljøet”) for en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro med cykel- og gangsti over Storstrømmen mellem Vordingborg og Orehoved. Den gamle bro vil blive nedrevet som en del af det samlede arbejde.

VVM-redegørelsen blev sendt i offentlig høring den 21. november 2014. Høringen løber indtil den 16. januar 2015 og nærværende lovforslag vil således være i sideløbende høring med VVM-redegørelsen. Eventuelle ændringer, som følge af høringen over VVM-redegørelsen, vil således også have betydning for den endelige udformning af lovforslaget.

Banedanmark indledte VVM-processen med en idéfasehøring i januar 2012, hvor borgerne blev opfordret til at indsende idéer og forslag til undersøgelsen. Alle henvendelser fra offentligheden med kommentarer og idéer er blevet vurderet, og har indgået i det videre arbejde med henblik på en forbedring af beslutningsgrundlaget for projektet. Med trafikaftale den 21. marts 2013 blev det besluttet, at Vejdirektoratet skal stå for byggeriet og i første omgang gennemføre en VVM-undersøgelse for anlæg af den nye bro, der er gennemført i perioden 2013-2015.

Vejdirektoratet forventer at kunne gå i gang med selve anlægsarbejdet i 2016, så broen kan åbne for trafik senest i 2021 samtidig med, at Femern Bælt-forbindelsen til Tyskland åbner.

Arbejdet er fulgt af et teknikerudvalg med deltagelse af Søfartsstyrelsen, Guldborgsund Kommune, Vordingborg Kommune, Femern A/S, Banedanmark, Trafikstyrelsen, Energinet.dk, Miljøstyrelsen, Sydsjællands- og Lolland-Falsters politi, Region Sjælland, Kulturstyrelsen og Naturstyrelsen.

VVM-undersøgelsen er afrapporteret i en VVM-redegørelse bestående af 3 rapporter:

- Storstrømsbroen. VVM-redegørelse – Sammenfattende rapport. Rapport 516, 2014
- Storstrømsbroen. VVM-redegørelse – Miljøvurdering. Rapport 517, 2014
- Storstrømsbroen. VVM-redegørelse – Støj og vibrationer. Rapport 518, 2014

Rapporterne kan læses på Vejdirektoratets hjemmeside, og de har været fremlagt til afhentning i Orehoved Brugs og på Vordingborg bibliotek. Borgerne har desuden gratis kunnet rekvirere rapporter hos Schultz Distribution.

Der er sendt orienteringsbrev til en række myndigheder, institutioner, interesseorganisationer og foreninger mv. ligesom alle husstande i projektområdet har modtaget et orienteringsbrev fra Vejdirektoratet.

I forbindelse med høringen har der været afholdt borgermøde den 10. december 2014 i Nr. Alslev hallen. Der deltog ca. 300 borgere i borgermødet.

Efter udløb af høringsperioden den 16. januar 2015 for VVM-redegørelsen, vil resultatet af høringen blive beskrevet i et høringsnotat, der kan læses på Vejdirektoratets hjemmeside.

2. Redegørelse for lovforslagets hovedpunkter

2.1. Kombineret vej- og jernbanebro med cykel- og gangsti – funktion og kvalitet

Der anlægges en ny kombineret vej- og jernbanebro med cykel- og gangsti over Storstrømmen med tilhørende landanlæg mellem Masnedsund og Orehoved. Den nuværende Storstrømsbro vil blive nedrevet, når den nye bro er opført.

Broen bliver ca. 4 km lang. Den overordnede linjeføring for den ny Storstrømsbro fremgår af bilag 1 til dette lovforslag.

Der anlægges dæmninger, som forbinder broen med den eksisterende vej og jernbane på Masnedø og Falster. Projektet omfatter en dobbeltsporet jernbane, en vej samt en fælles cykel- og gangsti. På Falster og på Masnedø etableres nye vejanlæg som opretholder den lokale trafik.

2.2. Linjeføring og tværprofil

Broen bygges med jernbane, vej og cykel/gangsti. Den har en samlet længde på ca. 4 km målt mellem endeunderstøtningerne. På Masnedø ligger broens endeunderstøtning inde på land ca. 120 m fra kystlinjen. På land ligger bane og vej ca. 10 m over eksisterende terræn. På Falster ændres kystlinjen, da broens endeunderstøtning ligger op til 400 m fra kystlinjen, idet der opbygges en dæmning ud fra kysten.

Der bliver en frihøjde under broen på ca. 26 m ved sejlrenden. Der er ca. 50 bropiller med ca. 80 meters afstand, dog med to gennemsejlingsfag på hver ca. 160 m for ensrettet trafik, udformet som en bjælkebro. Der etableres køreledningsanlæg over jernbanen og rækværk langs siderne. Gennemsejlingsfagene kan eventuelt anlægges med en pylon. Pylonen vil have en højde på op til ca. 120 m over havoverfladen. Pylonen forsynes med ca. 27 skråstag på hver side, som rækker op til ca. 200 m ud til hver side, svarende til bredden på gennemsejlingsfagene. Etableres en pylon kan gennemsejlingsbredden eventuelt øges. Den valgte løsning forventes beskrevet i det endelige lovforslag.

Det endelige antal bropiller og afstand imellem disse, fastlægges i forbindelse med detailprojekteringen.

Broens nyttebredde er ca. 24 m bestående af ca. 12 m til dobbeltsporet jernbane og nødfortove, ca. 9 m til tosporet vejbane og ca. 2,0 m til dobbeltrettet cykel/gangsti. Hertil kommer kantbjælker og autoværn mellem vej og sti henholdsvis jernbane.

Broen dimensioneres til en hastighedsgrænse på 80 km/t for vejtrafik, 200 km/t for persontogtrafik og 120 km/t for godstogstrafik.

Den eneste belysning på den nye bro forventes at være stibelysning, der monteres i rækværket. Gennemsejlingsfagene belyses ligesom der etableres afmærkning (lanterner mv.) af hensyn til skibstrafikken og sejlads-sikkerheden.

Projektet omfatter udover ca. 4 km broanlæg med vej over hav yderligere ca. 6,5 km nyt vejanlæg på land. Heraf er ca. 4,5 km lokale veje og serviceveje på hhv. Masnedø og Falster.

Projektet omfatter ligeledes ca. 6 km nyt jernbaneanlæg fra Masnedsundbroen til det eksisterende jernbanetracé ved Gåbense på Falster. Ca. 4 km ligger på selve broanlægget.

2.3. Lokalvejnet og stier

På Masnedø påbegyndes ombygning af vejtracéet umiddelbart syd for Masnedsundbroen. Derudover forventes nedenstående lokalveje på Masnedø ombygget:

- Ombygning/nedlægning af Brovejen langs med den eksisterende jernbanedæmning fra krydset ved Viaduktvej.
- Ombygning og forlængelse af Viaduktvej til evt. ny rundkørsel vest for fremtidigt dæmningsanlæg
- Ny tilslutning af Maagevej til Viaduktvej.
- Ændret vejadgang til Vesthavnen via nyanlæg af vejstrækning parallelt med Vesthavnen placeret umiddelbart syd for havneanlægget.
- Anlæg af ny lokalvej mellem rundkørslen og ovenstående beskrevet adgangsvej til Vesthavnen.
- Servicevej fra Brovej rundt om brofæstet til ny bro på Masnedø inkl. vendeplads.

På Falster etableres den nye vej fra Storstrømsbroen i et nyt trace frem til Storstrømsvej syd for Gåbense. Derudover ombygges nedenstående lokalveje på Falster:

- Etablering af ny rundkørsel, hvor den nye vej krydser Gåbensevej.
- Forlægning af den nordlige del af Storstrømsvej mod nord/vest, med ny tilslutning i Orehoved Langgade, og eventuelt et nyt bygværk for underføring af Storstrømsvej under den nye vej- og jernbanedæmning.
- Etablering af servicevej langs med foden af dæmningen omkring brofæstet.
- Eventuel etablering af en arbejdsvej til Orehoved Havn vest om Orehoved by.

Ændringerne i vej- og baneanlæg medfører ændrede adgangsforhold til en række ejendomme på Masnedø og Falster. Enkelte ejendomme langs Storstrømsvej på Falster skal nedrives.

Viaduktvej føres i dag under den eksisterende jernbane i et eksisterende bygværk. Jernbanedæmningen fjernes på dette sted og eventuelt mod nord til den nye dæmning, hvorved Viaduktvej kan retableres med dobbeltrettet trafik i stedet for som i dag med ensrettet trafik gennem viadukten.

Viaduktvej forlænges mod vest, og der etableres i forbindelse hermed et nyt bygværk under den nye vej- og jernbanedæmning. Bygværket etableres med en bredde, så der kan etableres to kørespor på forlængelsen af Viaduktvej.

Der etableres en underføring under den nye dæmning på Falster mellem den eksisterende Storstrømsvej på den eksisterende dæmning fra brofæstet på Falster til Orehoved langgade, blandt andet for at afvikle trafikken i anlægsfasen.

En kommende entreprenørs valg arbejdsmetoder kan medføre en væsentlig stigning i trafikken til Orehoved havn, og hvis generne bliver for store, er det muligt at anlægge en midlertidig arbejdsvej vest om Orehoved by. Den endelige beslutning om vejens realisering forventes at ske senest i forbindelse med Ekspropriationskommissionens behandling af projektet.

Den endelige udformning af lokalvejnettet fastlægges først i forbindelse med detailprojekteringen.

2.4. Evt. eksternt produktionsareal

Der har været afholdt en høring, hvor Vejdirektoratet indkaldte forslag til arealer, som kunne anvendes som produktionsareal til produktion af store broelementer. Ud fra en samlet vurdering af de indkomne forslag har Vejdirektoratet peget på et areal ved Nakskov Havn, som egnet til en sådan produktion.

Det er dog ikke endelige afklaret, i hvilket omfang der skal anvendes en ekstern produktionsplads, når broen bygges, da det afhænger af den valgte produktionsmetode til udførelse af broen.

Såfremt en kommende entreprenør vælger at anvende præfabrikerede betonelementer, som skal produceres på land i ikke umiddelbar nærhed af brostedet og sejles til montering ved brostedet, har Vejdirektoratet indgået en aftale med Nakskov Kommune om reservation af et areal på Nakskov Havn til støbning af broelementer. Arealet, som består af ca. 10 ha befæstet areal, er nærmere beskrevet i VVM-redegørelsen.

2.5. Natur og miljø

2.5.1. Miljømæssige og supplerende miljømæssige vurderinger

Anlægsprojektet skal overordnet set gennemføres i overensstemmelse med dels bestemmelserne i anlægsloven og dels inden for rammerne af de gennemførte miljømæssige vurderinger, jf. § 2.

Anlægsprojektets virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, det vil sige VVM-redegørelserne og vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder, som beskrevet i lovforslagets afsnit 2 og 8.

Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af disse vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. bestemmelsen i § 2. Det påhviler således bygherren (Vejdirektoratet) at sikre, at anlægsprojektets indvirkninger på miljøet, herunder påvirkninger af Natura 2000-områder, holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger i de nævnte miljømæssige undersøgelser af projektet.

Den ny Storstrømsbro med tilhørende landanlæg er et anlægsprojekt af betydelig størrelse og kompleksitet. Uanset den omfattende og grundige projektering af anlægget, som er udført forud for Folketingets behandling af lovforslaget, kan det ikke undgås, at der efter anlægslovens ikrafttræden kan opstå behov for at foretage visse justeringer eller tilpasninger mv. af det vedtagne projekt.

Det kan i anlægsfasen blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet som følge af f.eks. tilstødte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke er forudset ved pro-

jekteringen af anlægget og som i forhold til de miljømæssige påvirkninger eventuelt ligger uden for rammerne af de miljømæssige vurderinger i de VVM-redegørelsen, der ligger til grund for vedtagelsen af anlægsloven.

Med lovforslagets §§ 2-4 (miljømæssige vurderinger) fastsættes en klar, retlig ramme for den miljømæssige myndighedsbehandling af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet. Reglerne finder alene anvendelse i anlægsfasen, indtil anlægsprojektet i sin helhed er færdigt. Derefter vil anlægget og eventuelle behov for at foretage ændringer eller udvidelser af anlægget være reguleret af de almindelige regler i natur- og miljølovgivningen.

Der forventes ikke at blive behov for at gennemføre meget omfattende ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som dette er beskrevet i lovforslagets afsnit 2, der gælder for projektets udførelse. Transportministeren vil i tilfælde af projektændringer mv. konkret vurdere, om der - mod forventning - foreligger en situation, som ligger uden for den bemyndigelse, der er givet med anlægslovens § 1, og som derfor forudsætter en ændring af loven.

De foreslåede regler i §§ 2-4 vedrører alene den miljøretlige regulering af eventuelle projektændringer mv. og har ikke betydning for delegationsforholdet mellem transportministeren og Vejdirektoratet med hensyn til bygherreopgaverne.

Lovforslagets § 3, stk. 1-2, og § 4, stk. 1-2, fastsætter de overordnede rammer for den miljømæssige behandling af eventuelle projektændringer mv. Det følger af disse regler overordnet, at projektændringer mv., som kan være til skade for miljøet, og/eller som i sig selv, eller i forbindelse med andre planer og projekter, kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen om nødvendigt efter supplerende miljømæssige vurderinger, jf. nedenfor.

Disse bestemmelser kan suppleres med nærmere regler om sagsbehandlingen hvis det findes hensigtsmæssigt. Bestemmelserne fastsættes af transportministeren efter forhandling med miljøministeren i henhold til bemyndigelserne i lovforslagets § 3, stk. 3, og § 4, stk. 3.

Hvis der fastsættes regler, vil de skulle sikre, at eventuelle projektændringer mv. gennemføres under overholdelse af kravene i VVM-direktivet og Natura 2000-direktiverne (habitat og fuglebeskyttelse), og vil for så vidt angår behandlingen af ændringer og udvidelser af anlægsprojektet erstatte de almindelige regler herom i dansk ret, som gennemfører de nævnte direktiver, jf. nærmere lovforslagets § 3, stk. 4, og § 4, stk. 4.

Med lovforslagets §§ 3 og 4 etableres således en tilladelsesordning (krav om forudgående tilladelse) for de omfattede projektændringer mv. Det følger af VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, at bl.a. ændringer eller udvidelser af allerede godkendte projekter skal være undergivet et krav om tilladelse, når de kan være til skade for miljøet. For så vidt angår Natura 2000-reglerne følger det af den materielle beskyttelsesregel i habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at de kompetente myndigheder skal meddele afslag på projektændringer mv., som kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Der kan fastsættes vilkår for tilladelser efter lovforslagets § 3, stk. 1, og § 4, stk. 1, og der kan i medfør af § 3, stk. 3, og § 4, stk. 3, blive fastsat nærmere regler herom. Det vil navnlig dreje sig om vilkår om, at bygherren skal iværksætte bestemte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe eller neutralisere de skadelige virkninger på miljøet, som kan fremgå af den supplerende miljøkonsekvensvurdering, når en sådan vurdering er tilvejebragt. Der skal endvidere kunne fastsættes vilkår, som varetager hensyn efter de regler i natur- og miljølovgivningen, som er fraveget ved lovforslagets § 7 og § 8. Der vil derfor også kunne fastsættes vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen i de tilfælde, hvor der meddeles tilladelse til ændringen mv., uden at der er gennemført supplerende VVM eller en habitatkonsekvensvurdering, fordi screeningen har konkluderet, at der ikke er VVM-pligt eller væsentlig påvirkning af et Natura 2000-område.

Kompetencen til at behandle og afgøre spørgsmål om tilladelse til projektændringer mv., herunder afgørelser om, hvorvidt der skal gennemføres supplerende miljøvurderinger mv., foreslås henlagt til Trafikstyrelsen. Bestemmelserne herom gennemfører den ny bestemmelse i VVM-direktivets artikel 9 a, der er indført ved direktiv 2014/52/EU. Det følger af artikel 9 a, stk. 1, at medlemsstaterne skal sikre, at den eller de kompetente myndigheder (VVM-myndigheder) udfører de opgaver, der følger af direktivet, på objektiv vis og ikke befinder sig i en situation, der giver anledning til interessekonflikt. Det følger videre af artikel 9 a, stk. 2, at såfremt den kompetente myndighed også er bygherren, skal medlemsstaterne i det mindste, som led i deres strukturering af administrative kompetencer, sørge for en passende adskillelse mellem uforenelige funktioner i forbindelse med varetagelsen af opgaverne, der følger af direktivet.

Det foreslås, at Trafikstyrelsen også tillægges kompetencen til at myndighedsbehandle anmeldte projektændringer mv. i forhold til Natura 2000-reglerne, jf. lovforslagets § 4, stk. 1 og 2, samt den i § 4, stk. 3, indeholdte bemyndigelse til at fastsætte regler om en samordnet og/eller fælles procedure for den supplerende VVM og habitatkonsekvensvurderingen, når en ændring mv. udløser krav om vurderinger efter både VVM- og Natura 2000-reglerne. Disse regler vil gennemføre dele af VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, som ændret ved direktiv 2014/52/EU. Af VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, fremgår bl.a., at for projekter, for hvilke kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører fra både VVM-direktivet og habitatdirektivet, skal medlemsstaterne, hvor det er relevant, sikre, at der fastlægges en samordnet og/eller fælles procedure, der opfylder kravene i begge EU-regelsæt.

Der kan være tilfælde, hvor eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet udløser krav om supplerende konsekvensvurdering efter både § 3 (VVM) og § 4 (Natura 2000), og det må også af administrative grunde anses for hensigtsmæssigt, at kompetencen til at foretage de miljømæssige vurderinger efter henholdsvis VVM- og habitatreglerne placeres i den samme myndighed. Der henvises herom til lovforslagets § 14 og bemærkningerne hertil.

Myndighedsbehandlingen indledes med, og forudsætter, en anmeldelse fra Vejdirektoratet. Trafikstyrelsen vurderer på grundlag af anmeldelsen og eventuelle yderligere oplysninger, som er indhentet, om de miljømæssige virkninger af det anmeldte anlægsarbejde ligger inden for rammerne af de udførte vurderinger af anlægsprojektets virkninger på miljøet, jf. herved § 2, og er i overensstemmelse med implementeringsredegørelsen. I givet fald kan det anmeldte arbejde tillades påbegyndt uden yderligere sagsbehandling efter reglerne i §§ 3-4. Hvis det ikke er tilfældet, skal Trafikstyrelsen ved en såkaldt screening vurdere, om der skal gennemføres supplerende VVM og/eller udarbejdes en habitatkonsekvensvurdering. Såfremt der skal udarbejdes supplerende vurderinger, gennemføres disse procedurer efter bestemmelserne i § 3, stk. 2, henholdsvis § 4, stk. 2, samt de almindelige regler om krav til VVM-redegørelser mv. eller regler fastsat i medfør af § 3, stk. 3, og § 4, stk. 3.

Der foreslås endvidere bestemmelser om, at Trafikstyrelsens afgørelser ikke skal kunne påklages til anden administrativ myndighed, jf. lovforslagets § 3, stk. 5, og § 4, stk. 6, i det klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse.

2.5.2. Anlægslovens forhold til natur- og miljølovgivning

Som det fremgår skal anlægsprojektet vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag, for at bygherren kan udføre de nødvendige fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Transportministens bemyndigelse til at gennemføre anlægsprojektet nævnt i § 1 indebærer således, at Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet, herunder foretage ændringer af tilstanden på arealerne, etablere de varige anlæg og installationer og gennemføre de nødvendige afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljømæssige undersøgelser samt på baggrund af de tilladelser, der udstedes af de relevante kommuner på baggrund af miljølovgivningen, der dog på visse punkter fraviges med anlægsloven.

Ved vedtagelse af et projekt ved en anlægslov kræver gennemførelsen af projektet ikke fysisk planlægning efter planloven, hvorfor reglerne om regionale udviklingsplaner, kommune- og lokalplaner ikke er gældende. Det er således ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projektet.

Anlægsloven med enkelte fravigelser fra miljølovgivningen udgør i kombination med afgørelser, herunder tilladelser fra konkrete kommuner, det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, opførelse af de varige installationer mv. og for udførelse af afværgeforanstaltninger.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning er ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og natur- og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af transportministeren, og i praksis af Vejdirektoratet, i anlægsprojektet efter reglerne i anlægsloven. Anlægsprojektet skal gennemføres efter anlægslovens bestemmelser, i overensstemmelse med bemærkningerne til lovforslaget og inden for rammerne af disse vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Påvirkningen, som følge af de natur- og miljømæssige og landskabsmæssige virkninger af de fysiske arbejder og indgreb, som anlægsloven indebærer, er indgående beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, herunder i den udarbejdede VVM-redegørelse og vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000- områder.

Særligt i forhold til naturhensyn bemærkes, at der i VVM-redegørelsen er beskrevet en række konkrete afværgeforanstaltninger, som iværksættes i nødvendigt omfang for at sikre hensynet til naturområder og fugle og andre dyrearter, herunder disses raste- og yngleområder.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger og de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne habitatdirektivets artikel 6, stk. 3

Vejdirektoratet har som nævnt ved udførelsen af projektet ansvaret for at sikre overholdelse af anlægsloven og de rammer for projektet, der fremgår af de miljømæssige vurderinger. Transportministeren fører efter anlægsloven tilsyn hermed.

Den øvrige natur- og miljølovgivning gælder fortsat for projektet, i det omfang disse love og bestemmelser ikke udtrykkeligt er fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov.

Det forhold, at den almindelige lovgivning fortsat gælder for anlægsprojektet i vidt omfang, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser mv. samt i givet fald tilsynsavgørelser (påbud, forbud mv.) over for Vejdirektoratet mv. samt deres entreprenører. Disse afgørelser kan have potentielt vidtrækkende betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

Efter lovgivningen vil de pågældende afgørelser endvidere kunne påklages til bl.a. Natur- og Miljøklagenævnet, og en sådan klage vil i nogle tilfælde have eller kunne tillægges opsættende virkning for projektet. Klagesager kan derfor indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse.

Det foreslås derfor i § 9, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter relevant lovgivning ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Samtidig gives der mulighed for, at Vejdirektoratet kan indbringe kommunalbestyrelsernes afgørelser for transportministeren, hvis Vejdirektoratet er uenig i den trufne afgørelse, jf. forslaget til § 9, stk. 2. Transportministeren vil – som øverste ansvarlig for anlægsprojektet – have en konkret viden om rammerne for projektet, 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 stk. 1 nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet, jf. § 9, stk. 3.

Bestemmelsen vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder mv. til brug for selve anlægsprojektet. Når anlæggene er opført, og projektet afsluttet, finder bestemmelsen ikke anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for afgørelser efter de nævnte bestemmelser. Forslaget ændrer endvidere ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de nævnte love. Der ændres således ikke på de krav, som en ansøgning skal indeholde, og de krav, der skal opfyldes, førend de pågældende arbejder kan foretages, samt de vilkår, som stilles i tilladelserne. 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, kan hensynet til anlægsprojektet indgå med betydelig vægt. Dette kriterium vil transportministeren i givet fald også kunne lægge stor vægt på ved behandling af klagesager eller sager, hvor ministeren har overtaget kompetencen.

Der foreslås tillige en bestemmelse om, at transportministerens afgørelse ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Enhver med retlig interesse har mulighed for at rejse en sag ved domstolene.

Der henvises i øvrigt til forslaget til § 9 og bemærkningerne hertil.

2.5.3. Adgang til at regulere visse forureninger og gener fra anlægsprojektet

Gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 vil give anledning til en lang række aktiviteter, som vil være omfattet af miljøbeskyttelsesloven. Dertil kommer, at navnlig anlæggelsen af landanlægget kan give anledning til betydelige vibrationer, støj og støv. Disse aktiviteter er som udgangspunkt undergivet kommunernes kompetence efter miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf. Det er fortsat udgangspunktet, at miljøbeskyttelsesloven skal finde anvendelse på projektet.

Gennemførelsen af anlægsprojektet vil blive tilrettelagt således, at projektet ikke påfører omgivelserne unødige miljømæssige gener. I forbindelse med anlægsaktiviteternes udførelse vil det dog næppe kunne undgås, at der i perioder vil blive påført omgivelserne eksempelvis støj, der vil kunne opleves som generende af omgivelserne. Erfaringen fra andre store anlægsprojekter viser, at reglerne kan indebære risiko for store forsinkelser for anlægsprojektets færdiggørelse med store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge, og i givet fald kan der vise sig et behov for at håndtere problemerne på anden vis end forudsat ved den almindelige miljøretlige regulering.

Det bør sikres, at anlægget af en ny Storstrømsbro sker på en måde, hvor støj og andre gener begrænses mest muligt, og hvor naboerne til byggeriet har mulighed for passende kompenserende foranstaltninger, f.eks. i form af støjisolering eller mulighed for at søge væk fra generne og den potentielt sundhedsfarlige belastning, der ligger heri. Det er imidlertid ikke muligt at gennemføre et anlægsprojekt af denne størrelse uden at påføre naboer til byggeriet gener, og det er derfor vigtigt at skabe sikre retlige rammer for naboer til byggeriet, så de har kendskab til – og kan træffe dispositioner i overensstemmelse med – hvordan de er stillet i forhold til støjniveau og andre gener, forurening, erstatninger, genhusningsmuligheder mv.

Lovforslagets § 10 indebærer, at transportministeren får mulighed for efter en konkret vurdering at fastsætte regler om den forurening og de gener, som måtte opstå som følge af arbejder forbundet med gennemførelse af anlægsprojektet. I sådanne tilfælde finder miljøbeskyttelseslovens regler og regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet efter disse ikke anvendelse på projektet. Transportministeren vil i stedet regulere forholdene i medfør af anlægsloven. I de tilfælde, hvor anlægsaktiviteter under hensyntagen til projekternes økonomi og fremdrift skal udføres, og samtidig indebærer, at de naboretlige tålegrænser, uagtet afværgeforanstaltninger, overskrides i væsentlig grad, vil der blive ydet kompensation, jf. forslaget til § 11.

Det vil normalt være en forudsætning for udnyttelse af den foreslåede hjemmel i § 10, stk. 1, at det kan godtgøres, at håndtering af miljøforholdene efter den gældende miljøretlige regulering vil medføre en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget i forhold til de forudsætninger for anlæg og tidsplan m.m., der er lagt til grund for dette lovforslag. Hvornår dette er tilfældet, beror på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde og afhænger f.eks. af anlægsfasen og karakteren af arbejdet m.v. Det er dog klart, at ikke enhver form for

forsinkelse eller fordyrelse af anlægget vil være omfattet. Forsinkelsen eller fordyrelsen skal således som minimum være væsentlig i relation til forudsætningerne for lovforslaget. Eksempelvis vil en mindre forsinkelse på f.eks. få dage således som altovervejende udgangspunkt ikke være tilstrækkeligt til at begrunde, at den almindelige miljøretlige regulering erstattes af regler udstedt med hjemmel i bestemmelsens stk. 1.

Hvorvidt der er tale om en væsentlig fordyrelse af anlægget vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det kan indgå som et moment, at der under normale omstændigheder vil skulle være tale om fordyrelse af anlægsprojektet med mindst 20 mio. kr., før en fordyrelse kan betragtes som væsentlig. Det er forudsat, at anlægsarbejdet gennemføres i henhold til en realistisk tidsplan, inklusive mulighed for eventuelle mindre forsinkelser. Ved vurderingen af om en forsinkelse er væsentlig, bør der lægges vægt på, om en forsinkelse af et delprojekt også i sig selv medfører en forsinkelse af det samlede anlægsprojekt. Hvis det er muligt at tilpasse anlægsprojektets overordnede tidsplan, således at et forsinket delprojekt ikke har indflydelse på det samlede anlægsprojekts tidsplan, vil delprojektets forsinkelse ikke udgøre en væsentlig forsinkelse i bestemmelsens forstand. Hvorvidt en forsinkelse i øvrigt er væsentlig, vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et moment, at det samlede anlægsprojekt forsinkes med enkelte måneder.

Samlet set skal transportministeren ved den konkrete vurdering foretage en afvejning af de sundheds- og miljømæssige konsekvenser, som er årsag til forsinkelsen eller fordyrelsen, over for de økonomiske konsekvenser. Det er samlet set klart, at anvendelse af § 10 forudsætter, at der ud fra en samlet konkret afvejning ellers vil være udsigt til en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægsprojektet i forhold til de budgetmæssige og tidsmæssige rammer, der er forudsætningen for lovforslaget.

Miljøbeskyttelseslovens § 42 indeholder for det første en generel adgang for de kommunale myndigheder til, efter en konkret vurdering, at vedtage et påbud om, at forurening, herunder støj eller støv, skal nedbringes. Navnlig i dette tilfælde kan bestemmelsen være aktuel.

Med transportministerens udstedelse af regler efter forslaget til § 10, stk. 1, vil det være muligt at ændre den regulering af forureningen og generne fra anlægsprojektet, der måtte blive fastsat på disse måder, jf. § 10, stk. 2.

Transportministerens adgang til at regulere den maksimalt tilladte forurening og gener fra anlægsprojektet efter § 10 tænkes udmøntet i grænseværdier, som fastsættes generelt i en forskrift på linje med den ordning, der gælder i dag efter miljøaktivitetsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 639 af 13. juni 2012 om miljøregulering af visse aktiviteter), men således at reglerne er specifikt rettet mod anlægsprojektet. Grænseværdierne vil i udgangspunktet blive udtrykt ud fra den metodik, der følger af de almindelige regler.

Grænseværdierne for anlægsprojektet vil så vidt muligt basere sig på kendte vejledende maksimale grænseværdier fra bl.a. Miljøstyrelsen, men bestemmelsen åbner op for, at der kan gives adgang til fravigelser, f.eks. således at der i forhold til støj kan arbejdes med udvidet arbejdstid. Hvor en evt. lokal forskrift eller et påbud eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, gør den foreslåede bestemmelse det muligt, at anlægsarbejdet ved transportministerens afgørelse eller regeludstedelse kan prioriteres højere end hensynet til de lokale interesser, som normalt vil blive varetaget i medfør af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf. Dette kan indebære, at principperne i miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser og den dertil knyttede retspraksis ved transportministerens udnyttelse af hjemlen i lovforslagets § 10 fraviges eller tillægges mindre vægt til fordel for disse hensyn. Transportministeren hører i relevant omfang Sundhedsstyrelsen og miljøministeren samt offentligheden, inden der udstedes regler efter den foreslåede bestemmelse.

Den forurening og de gener der åbnes op for fra anlægsprojektet skal i udgangspunktet ligge inden for det, der er vurderet i den eksisterende miljøvurdering af anlægsprojektet, jf. § 2, medmindre der tillades en projektændring efter reglerne i §§ 3 og 4.

Bestemmelsen i § 10, stk. 2, indebærer, at i det omfang transportministeren udsteder regler overgår bygge-

pladserne til at være reguleret af disse regler. Miljøbeskyttelsesloven og regler samt afgørelser, dvs. påbud, forbud og dispensationer, udstedt i medfør heraf finder ikke længere anvendelse på de omfattede forureninger og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt af transportministeren. Det kan som nævnt bl.a. betyde, at vilkår i en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 ikke finder anvendelse, hvis det der er genstand for vilkåret er reguleret i regler udstedt efter forslaget til § 10, stk. 1.

De udstedte regler skal overholdes af Vejdirektoratets entreprenører. Der vil blive fastsat regler om, at entreprenørerne for egen regning skal gennemføre egenkontrol i form af målinger, beregninger mv., eller lade egenkontrollen gennemføre af autoriserede sagkyndige samt indberette sådanne målinger mv. til kommunerne som tilsynsmyndigheder, eventuelt efter regler i miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven.

Der vil endvidere blive fastsat regler om tilsyn, håndhævelse og straf, og det er hensigten, at tilsyn og håndhævelse i form af påbud og forbud som hidtil skal foretages af kommunerne – evt. efter reglerne i eller udvalgte regler fra – miljøbeskyttelseslovens kapitel 9.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 10 nedenfor.

Efter naboretlige regler skal naboer til fast ejendom have erstatning, hvis de udsættes for gener og ulemper, der overstiger, hvad der må tåles som led i den almindelige samfundsudvikling. Lovforslaget lægger op til, at der kan indføres en lovbestemt kompensationsordning til beboere og sommerhusejere, som udsættes for gener, der er større, end hvad miljøbeskyttelsesloven og reglerne udstedt i medfør heraf normalt tillader.

Kompensationsordningen vil være et tilbud til naboerne. Transportministeren kan omvendt fastsætte i reglerne, at kompensation efter lovforslagets regler kun kan modtages, hvis beboeren frivilligt går med til at opgive eventuelle eksisterende aftale. De fastsatte regler efter § 10 påvirker i øvrigt ikke anvendelse af de almindelige erstatningsretlige regler for forhold, der ikke er omfattet af de fastsatte regler.

I praksis vil en kompensationsordning skulle administreres sådan, at Vejdirektoratet vil skulle orientere de relevante naboer om miljøreglerne fastsat i medfør af den foreslåede § 10 og om den tilknyttede kompensationsordning efter § 1. Der foretages endvidere i relevant omfang offentlig annoncering af kompensationsordningen på hjemmesider e.l. Orientering til dem, der vurderes at være berettiget til kompensation, sker ved individuelle henvendelser. Det er Vejdirektoratet, der fremsender de konkrete tilbud om kompensation til beboeren efter nærmere regler. Derudover vil der blive fastsat regler om afgivelse af oplysninger, herunder med henblik på udbetaling. Det er tanken, at kompensationen udbetales på baggrund af tilbuddet, hvis det er udtrykkeligt eller stiltiende accepteret af beboeren. Der er ikke tale om en bindende aftale i gængs forstand, idet det fortsat er transportministerens regler fastsat efter den foreslåede § 11, der afgør – og som er grundlaget for – den kompensation, som beboeren er berettiget til.

Udbetalingen af kompensation sker med lige stor del til hver beboer i en husstand. Kompensationen vil som udgangspunkt skulle udbetales til beboerens NemKonto. Kompensationen udbetales normalt i den måned, kompensationen vedrører. Der kan dog ske en højere forudbetaling. F.eks. vil den første udbetaling kunne omfatte 3 måneders kompensation forud. Der vil blive fastsat regler om, at beboerne skal orientere Vejdirektoratet, hvis boligen fraflyttes.

Hvis beboeren meddeler Vejdirektoratet, at beboeren ikke kan acceptere det fremsendte tilbud om kompensation, eller hvis der opstår uenigheder om en kompensationsaftale, skal Vejdirektoratet oversende sagen til behandling i Ekspropriationskommissionen. Ekspropriationskommissionen træffer herefter afgørelse i sagen efter reglerne i ekspropriationsprocesloven med de lempelser, der følger af denne lov.

Selv om en sag oversendes til Ekspropriationskommissionen, er det hensigten, at Vejdirektoratet fortsat udbetaler kompensation i overensstemmelse med tilbuddet eller aftalen, indtil kommissionens afgørelse foreligger. Ekspropriationskommissionen skal behandle sagen efter denne lov og de regler om kompensation,

som transportministeren forventes at udstede efter den foreslåede § 11, stk. 1 og 2. Ekspropriationskommissionen er ikke bundet af tilbuddet til naboerne eller en indgået aftale og foretager en bedømmelse ud fra de faktiske omstændigheder og reglerne udstedt af transportministeren.

Lovforslaget indebærer, at transportministeren kan fastsætte regler om beboeres adgang til genhusning på Vejdirektoratets regning. Genhusning vil som udgangspunkt kunne komme på tale for beboere, der er særlig udsat, eller beboere med særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold.

Fremgangsmåden ved genhusning forventes overordnet set at være den, at beboeren retter henvendelse til Vejdirektoratet med et forslag til en passende erstatningsbolig, som beboeren selv har fundet. Boligen skal være sammenlignelig med den hidtidige bolig i størrelse, beliggenhed og pris. Udgifterne til en erstatningsbolig må ikke overstige den compensation, som beboeren ville være berettiget til i egen bolig. Transportministeren kan fastsætte, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen skal anvise en erstatningsbolig, hvis beboeren ikke selv kan finde en egnet erstatningsbolig.

Hvis Vejdirektoratet kan acceptere beboerens forslag til erstatningsbolig, indgås en genhusningsaftale. Hvis ikke det er muligt at opnå enighed mellem beboeren og Vejdirektoratet, og beboeren ønsker at fastholde sit eget forslag, skal Vejdirektoratet indbringe sagen, inklusive beboerens sidste forslag, for Ekspropriationskommissionen, der herefter træffer afgørelse.

Den foreslåede genhusningsordning vil i det hele træde i stedet for de potentielt tvangsmæssige regler om genhusning efter kondemnering af sundheds- og brandfarlige boliger eller opholdsrum mv. efter byfornyelsesloven, jf. kapitel 9, og §§ 105 og 107. Forslaget til § 11, stk. 6, indebærer således, at byfornyelseslovens kapitel 9 ikke finder anvendelse for så vidt angår støj fra anlægsprojektet. Det betyder bl.a., at kommunalbestyrelserne ikke har pligt til at føre tilsyn med ejendommene på grund af forurening og gener fra byggeriet, jf. byfornyelseslovens § 75, ligesom kommunalbestyrelsen ikke kan nedlægge forbud mod beboelse (kondemnering), jf. byfornyelseslovens § 76. Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyelseslovens regler i øvrigt, og loven finder fortsat anvendelse f.eks. ved brandfare.

Lovforslagets § 11, stk. 2 indebærer endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om ejeres adgang til at kræve deres bolig overtaget af Vejdirektoratet, i forbindelse med at der åbnes op for forurening og gener fra anlægsprojektet efter § 10. Transportministeren kan bl.a. fastsætte regler om, at ejeren af en beboelsesejendom, herunder en ejer- eller andelslejlighed, der er udsat for en given forurening eller gene, kan anmode Vejdirektoratet om at købe boligen til markedsprisen.

Fremgangsmåden vil blive nærmere fastsat i reglerne udstedt af transportministeren efter forslaget til § 11, stk. 2, men forventes at være den, at Vejdirektoratet efter anmodning fra ejeren indhenter en skriftlig vurdering af ejendommens værdi i handel og vandel (markedspris) fra en uafhængig, statsautoriseret ejendomsmægler og valuar. Vejdirektoratet fremsætter herefter et tilbud om overtagelse af ejendommen til ejeren bilagt vurderingen. Hvis ejeren ikke kan acceptere værdiansættelsen, kan vedkommende forlange sagen indbragt for Ekspropriationskommissionen. Ønsker ejeren i sidste ende ikke at få overtaget sin bolig på baggrund af prisfastsættelsen, er ejeren ikke forpligtet hertil.

Der fastsættes nærmere regler om, at overtagelse ikke kan kræves af beboeren, hvis der er indgået aftale eller truffet afgørelse om compensation eller genhusning, ligesom overtagelse vil kunne afskære beboeren fra senere at modtage compensation eller søge genhusning. Overtagelse forudsætter endvidere, at Vejdirektoratet lovligt kan købe den pågældende bolig, hvilket udelukker visse boliger (andelsboliger, almene boliger) afhængigt af de regler og vedtægter, der gælder for den enkelte bolig. Der indføres ikke adgang til, at Vejdirektoratet ved ekspropriation får hjemmel til at tilsidesætte vedtægtsbestemmelser i ejer- og andelsboligforeninger for at opnå overtagelse. I givet fald må beboeren benytte muligheden for genhusning eller compensation. Ved overtagelsen overtager Vejdirektoratet den pågældende ejendom til eje og kan gensælge ejendommen på et senere tidspunkt. Evt. tab eller avance ved et senere salg er beboeren uvedkommende.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 11 og bemærkningerne hertil.

2.5.4. Særligt om konkrete tiltag i naturen

I det omfang der vil blive inddraget beskyttet natur til projektet, vil der blive udlagt erstatningsnatur i forholdet 2:1.

For at kompensere for det vandhul vest for Orehoved, der forsvinder ved anlæg af den ny Storstrømsbro etableres erstatningsvandhuller f.eks. i Orehoved By. Der gennemføres foranstaltninger til beskyttelse af grønbroget tudse, ved at der foretages indsamling af æg og indfangning af voksne individer i det eksisterende ynglevandhul inden det nedlægges. Æg og voksne padder opdrættes i et reservat, der etableres i nærområdet eller opdrættes i fangenskab i anlægs- og nedrivningsfasen og udsættes i erstatningsvandhullerne efter endt nedrivningsfase. Når der flyttes paddeyngel/æg o.l. fra nuværende vandhuller til fremtidige erstatningsvandhuller, vil der forinden blive søgt om tilladelse hertil, jf. artsfredningsbekendtgørelsen.

For at kompensere for påvirkningen af markfirbens levesteder i den samlede anlægs- og nedrivningsfase skal der gennemføres foranstaltninger til beskyttelse af markfirben på Masnedø. Foranstaltningerne iværksættes snarest muligt for at sikre bestanden i anlægsperioden, og følges op af foranstaltninger for at fremme bestandens kolonisering af nye leveområder. Nye leveområder kan etableres ved at rydde skyggende vegetation på begge sider af den gamle banedæmning fra Viaduktvej til det nuværende landfæste, og sikre fremtidig pleje af arealerne, så de fortsat er lysåbne og egnede for markfirben. Plejefrekvensen tilpasses med henblik på at opnå en lav og ikke fladedækkende overdrevsvegetation. Alternativt etableres den sydøstlige side af den nye banedæmning over Masnedø (ca. 700 m) med optimale yngle- og rastesteder for markfirben.

Den endelige udformning af erstatningsnatur fastlægges nærmere i detailprojekteringen.

På Masnedø påvirkes et antal digesvaleynglesteder i kystskrænten i forbindelse med anlæg af ny bro. Graden af denne påvirkning og eventuelle afværgeforanstaltninger fastlægges i detailprojekteringen.

Den nye Storstrømsbros længde og gennemsejlingsfag vil ikke være meget forskelligt fra den eksisterende bro. Derfor vil vandgennemstrømningen være stort set den samme for den nye bro sammenlignet med den gamle.

Der vil være permanent tab af levesteder for vegetation og fauna lokalt hvor bropillerne etableres. Til gengæld vil der efter kort tid (få år) være etableret et nyt samfund af hårdbundsarter på de nye bropiller. Det vurderes, at påvirkningen af bundflora, bundfauna og fisk vil være ubetydelig.

Gravearbejdet i anlægsfasen resulterer i aflejring af sediment på et par millimeters tykkelse. Da ålegræs og andre blomsterplanter er relativt robuste, vurderes påvirkningen som følge af sedimentation at være mindre.

Påvirkningen i de områder som påtænkes udgravet til arbejdskanaler, vil medføre et varigt tab af voksested for ålegræs og anden vegetation på dybder under 6½ m. Det vurderes dog ikke at være aktuelt. Der vil ophobes dødt organisk materiale i hullerne, som kan skabe iltsvind og forhindre vækst af vegetation og fastboende bunddyr. Den påvirkning er ikke i overensstemmelse med miljømålet for Storstrømmen om god økologisk tilstand. Det vil i forbindelse med projektets videre detaljering blive afklaret, hvordan udformning og opfyldning af hullerne kan udføres, så iltsvind undgås og reetablering af ålegræs kan sikres.

Der forventes høje sedimentkoncentrationer i vandfasen i begrænsede perioder i nærområdet for graveaktiviteterne. Da graveaktiviteterne ikke foregår samtidigt i hele området, vil forøgede sedimentkoncentrationer

kun forekomme lokalt. De høje koncentrationer af suspenderet materiale vil primært forekomme på lave vanddybder. Derfor vil sild, ål og andre vandrefisk kunne svømme til nærliggende områder og holde sig på det dybere vand i sejlrenden for at undgå sedimentfanerne.

Støj fra pæleramning af bropiller vil kunne høres af fisk i stor afstand til aktiviteterne. Uanset om der vælges metoder med ramning af færre pæle med en større diameter eller flere pæle med en mindre diameter, vil der være ramningsstøj. Graden af forstyrrelsen af torsk og sild vurderes at være middel og med lokal udbredelse, der er begrænset til de perioder, hvor der foretages ramning.

Projektområdet ligger nær et yngleområde for marsvin, og derfor vil en mindre del af dette potentielt kunne påvirkes af støjen. Marsvin er optaget på Habitatdirektivets bilag IV, som strengt beskyttet art, hvilket betyder, at yngle- og rasteområderne ikke må beskadiges eller ødelægges. Den økologiske funktionalitet af et yngle- eller rasteområde skal opretholdes på minimum samme niveau som hidtil.

Støj og andre forstyrrelser i anlægsfasen, som potentielt kan påvirke marsvin, skyldes især pæleramning ved fundamenter og i mindre omfang øget skibstrafik og anden menneskelig aktivitet i området. Undervandsstøj kan medføre direkte fysiske og adfærdsmæssige effekter på marsvin eller inducere en indirekte barriereeffekt, hvis dyrene bliver skræmt væk fra Storstrømmen og dermed ikke har mulighed for at passere direkte mellem Smålandsfarvandet og den vestlige Østersø via Storstrømmen.

Anlæg af den nye bro inkluderer pæleramning i forbindelse med anlæg af fundamenter til bropiller. Støjen vil være kortvarig, men kan berøre et større område lokalt til regionalt med støj af et niveau, der potentielt kan medføre død, fysiske skader og adfærdsmæssige ændringer hos marsvin.

Derfor vil der være afværgeforanstaltninger i form af forramning og en certificeret havpattedyrsobservatør, der kan holde øje med, om der kommer dyr ind i området under forramning, ramning og i pauser mellem ramningerne (inden for 500 m af ramningsstedet), og evt. stoppe arbejdet indtil dyret er jaget væk. Havpattedyrsobservatøren kan desuden bruge sine observationer til at justere forramning og ramningsprotokollen, så det sikres, at der ikke sker skader på havpattedyr i forbindelse med ramningsaktiviteten, og så arbejdsgangen løbende kan effektiviseres.

Ved pæleramningen skal der anvendes såkaldt ”soft start”, hvor der foretages en ”forramning” med lav frekvens og slagstyrke i et passende tidsinterval for at skræmme marsvin væk fra ramningsaktiviteterne, før der rammes med fuld styrke. Forramningen skal være tilstrækkeligt længe til, at marsvin i området kan nå at svømme væk og ikke blive påført fysiske skader. Forramning varer typisk omkring 20-30 minutter afhængigt af pælenes størrelse og støjproduktion.

Med disse afværgeforanstaltninger vurderes påvirkningen af marsvin at være mindre. Ligeledes opretholdes yngleområdets økologiske funktionalitet. Det vurderes, at marsvin kan fortrække til andre dele af yngleområdet, som ikke påvirkes af støj fra ramningen.

I forbindelse med afgravning af havbundsmaterialer til bropillefundamenter, arbejdskanaler og sejlrende til Orehoved Havn vil overskydende sediment blive bortskaffet ved klappning (deponering) på Kogrunden Klapplads, der ligger i Smålandsfarvandet nord for Falster. Klappematerialet påvirker fortrinsvis klapppladsen, som er kendetegnet ved meget lidt bundvegetation (< 5 % dækning) og et arts- og individfattigt bundfaunasamfund. Der vil være en forøget sedimentkoncentration og sedimentation meget lokalt omkring klapppladsen. Stikprøver af sedimentet er analyseret for tungmetaller og miljøfremmede stoffer og viser, at koncentrationsniveauet er lavt, og at materialet kan klappes uden restriktioner.

Der gennemføres i samarbejde med relevante myndigheder, et overvågningsprogram for de væsentligste miljø- og naturmæssige konsekvenser af anlægs- og nedrivningsarbejdet

Der henvises endvidere til bemærkningerne i afsnit 8.3.

2.6. Støjreducerende foranstaltninger

Ved Brovænget på Falster etableres støjafskærmning i form af en skærm el. jordvold. Støjafskærmningen forudsættes at være 3 meter høj og placeret langs Storstrømsvej på en længde af ca. 350 m .

Boliger belastet over Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser for jernbanestøj fra det færdige broprojekt tilbydes facadeisolering. Udgiften til facadeisolering afholdes af projektet som en del af anlæggets samlede anlægssum. Ordningen vil omfatte i størrelsesordenen 23 boliger.

Tilbuddet om facadeisolering af de enkelte boliger baseres på en række kriterier, der tager udgangspunkt i den praksis, der benyttes i BanedanmarkssStøjprojekt, og i overensstemmelse med anlæg af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Den endelige udformning af støjreducerende foranstaltninger fastlægges først i forbindelse med detailprojekteringen.

2.7. Vej- og jernbaneudstyr

Vejanlægget udstyres med vejtafler, autoværn, kantpæle, nødtelefoner, trafikregistreringsudstyr og vintervarslingsudstyr. Afmærkning på kørebanen vil blive udført med reflekterende afmærkning.

Jernbaneanlægget udstyres med sikringsanlæg og kørestrømsanlæg.

2.8. Vej- og baneafvandning

Overfladevand fra broen afledes via afløb til broens underside, hvorfra det falder ned i Storstrømmen. Afvandningssystemet på Masnedø forventes at blive etableret med to udløb mod nord til Masnedsund for henholdsvis vej og jernbane. Mod syd etableres et udløb til Storstrømmen.

Ved landanlægget på Falster afvandes vej og jernbane på vestsiden til Storstrømmen og på østsiden via en eksisterende afvandingsgrøft ligeledes til Storstrømmen. Der udføres bundfældningsbassiner i henhold til gældende regler.

Den endelige udformning af afvandningssystemet fastlægges først i forbindelse med detailprojekteringen.

2.9. Nedrivning af den eksisterende bro

Den eksisterende Storstrømsbro er fra 1937, og den skal nedrives, når den nye Storstrømsbro er opført. Nedrivningen forventes at foregå ved at nedtage broen i dele, som sejles væk til nyttiggørelse, og sprænge bropillerne.. Eksisterende vej- og baneanlæg fjernes på hele strækningen. Den endelige metode til nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro vil dog først blive afklaret i forbindelse med et kommende udbud af projektet og entreprenørernes efterfølgende tilbud.

Der vil ske en genetablering både på havbunden og landjorden omkring broens landfæster og dæmninger. Dæmningen på Masnedø vil blive liggende. I forhold til dæmningerne på Falster er der i VVM-undersøgelsen undersøgt to scenarier for den del af den eksisterende dæmning, som går ud i Storstrømmen (nord for kystlinjen).

Dæmningen er uberørt og den over 15 m høje dæmningsspids vil blive efterladt i fuld højde. Eksisterende vej- og baneanlæg vil blive fjernet i nødvendigt omfang. Alternativt fjernes dæmningen ned til stenglaciset (ca. 4 m over havniveau), hvilket vil forbedre udsigten fra kysten og skabe en bedre sammenhæng i landskabet.

Nedrivningen af den nuværende bro vil ske inden for en afgrænset periode, og går først i gang når den nye Storstrømsbro er anlagt.

Der er tre mulige scenarier vedr. håndtering af betonbrokker fra sprængningerne:

- Det sprængte materiale efterlades jævnet ud på havbunden. Søfartsstyrelsen har dog gjort opmærksom på, at styrelsen på det foreliggende grundlag ikke kan acceptere en reduktion af vanddybderne. Hvis der skal efterlades brokker på havbunden eller arbejdes med reduktion af vanddybderne, kræver Søfartsstyrelsen, at der udarbejdes en analyse af betydningen af dette for sejladsikkerheden.
- Sprængt materiale bjærges (opsamles med f.eks. stenfisker) og anvendes som erosionsbeskyttelse omkring bropillerne på den nye bro.
- Det sprængte materiale bjærges i land, hvor det nedbrydes og genanvendes.

Det vurderes, at de lokale ændringer af strømforholdene og den øgede erosion, som kan opstå som følge af at efterladte fundamentplader, mindre dele af bropiller og betonbrokker fra sprængningerne af den eksisterende bro, vil være ubetydelige i forhold til den lokale erosion, der allerede er sket omkring de eksisterende bropiller.

Efterlades dele af bropillerne eller betonbrokker fra sprængningerne, kan dybden gennem Storstrømmen blive reduceret, afhængigt af hvor stor en del af bropillerne der efterlades. Ændringer af strømningstværsnittet og dermed ændringer i vandgennemstrømningen vil være ubetydelig. De sprængte betonbrokker kan fungere som erosionsbeskyttelse omkring fundamentpladerne.

Alle de planlagte ændringer af havbunden vil være lokale og marginale i forhold til det samlede strømningstværsnit i Storstrømmen og vil derfor ikke påvirke de generelle hydrauliske forhold i Storstrømmen. Specifikt for arbejdskanalerne gælder, at de ikke ad naturlig vej vil blive ført tilbage til den oprindelige dybde og sedimenttype.

Det vil i forbindelse med projektets videre detaljering blive afklaret, hvordan udformning og opfyldning af hullerne kan udføres, så iltsvind undgås og reetablering af ålegræs kan sikres.

2.10. Naboarealer

På Masnedø er der udlagt et større havne- og erhvervsområde på den nordlige del af øen. I dette område ligger Masnedø Gartneri. Broanlægget gennemskærer knap halvdelen af gartneriets eksisterende drivhuse. På ejendommen er der i alt ca. 150.000 m² drivhuse, hvor der i dag foregår produktion af tomater og agurker. Ellers forventes kun mindre inddragelse af yderligere arealer, eksempelvis mellem den eksisterende jernbane og Brovejen.

På Falster er der både boliger og erhverv ved Orehoved langs eksisterende Storstrømsvej / Storstrømsbroen. Der er to erhvervsjendomme, som bliver direkte berørt af anlægget. Der vil blive anlagt en ny dæmning ud i Storstrømmen, som vil påvirke udsigten over vandet for boligerne på Brovænget, omkring rundkørslen ved Storstrømsvej og Orehoved Langgade.

2.11. Plan- og beskyttelsesforhold

Gennemførelse af anlægsprojektet kræver som udgangspunkt tilladelser og dispensationer i helhold til gældende lovgivning om plan- og beskyttelsesforhold fra de ansvarlige myndigheder (Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Kulturstyrelsen, Kystdirektoratet, Guldborgsund og Vordingborg Kommuner).

Ved vedtagelse af et projekt ved en anlægslov kræver gennemførelsen af projektet ikke fysisk planlægning efter planloven, hvorfor reglerne om regionale udviklingsplaner, kommune- og lokalplaner ikke er gældende. Det er således ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projektet.

Anlægsloven med enkelte fravigelser fra miljølovgivningen udgør i kombination med afgørelser, herunder tilladelser fra konkrete kommuner, det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, opførelse af de varige installationer mv. og for udførelse af afværgeforanstaltninger.

Etablering af vej- og broanlægget vil medføre konsekvenser for strandbeskyttelseslinjen og i et vist omfang fortidsmindebeskyttelseslinjen omkring Masnedø Fort.

Det færdige vej- og broanlæg i drift vurderes ikke at have indflydelse på Natura 2000 områder.

Vej- og broanlægget går primært gennem områder med drikkevandsinteresser og i mindre grad gennem områder med særlige drikkevandsinteresser.

Nødvendige tilladelser og dispensationer til gennemførelse af vej-, bro-, og jernbaneanlægget efter naturbeskyttelsesloven, miljøbeskyttelsesloven, vandløbsloven og museumsloven vil skulle gives af de forskellige kommuner.

De øvrige konkrete tilladelser og dispensationer der er nødvendige for anlæggets gennemførelse, herunder dispensationer fra gældende lovgivning, vil blive søgt løbende i forbindelse med projekteringen af anlægget.

I den forbindelse kan det oplyses, at Søfartsstyrelsen skal meddele godkendelse til de sejladsikkerhedsmæssige forhold, herunder oprettelse af midlertidige arbejds- og restriktionsområder samt midlertidig og permanent afmærkning på søterritoriet.

2.12. Ekspropriation mv.

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

Med lovforslaget skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til ved ekspropriation at erhverve de øvrige fornødne arealer og rettigheder til etablering af en Storstrømsbro med tilhørende landanlæg og jernbanelandanlæg. Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer m.v. enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre projektet.

Ekspropriationerne i henhold til lovforslaget sker som udgangspunkt efter reglerne herom i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. For så vidt angår disse ekspropriationer foretager Ekspropriationskommissionen en tilbundsående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om at ekspropriationen skal være nødvendig er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på etablering af en Storstrømsbro med tilhørende landanlæg og jernbanelandanlæg i Danmark, altså et formål der har offentlig karakter og dermed ligger inden for almenvellet.

Omfanget af de tilsigtede ekspropriationer er belyst gennem behandlingen af anlægsprojektets arealanvendelsesbehov, som fremgår af VVM-materialet for de i § 1 nævnte anlæg samt nedenfor.

De ordinære ekspropriationer kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægslov, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detailprojekt, og ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Der kan forekomme situationer, hvor det efter anmodning fra ejeren vil være hensigtsmæssigt at ekspropriere en ejendom før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Et eksempel på en sådan situation kan være, at ejeren af en ejendom, der med stor sandsynlighed skal totaleksproprieres som følge af vejanlægget, af økonomiske eller sociale årsager, f.eks. sygdom, alder, familieførøgelse, arbejdssituation mv. har behov for at afhænde sin ejendom. Da det kan være umuligt at sælge en ekspropriationstruet ejendom på almindelige vilkår, kan ekspropriation være nødvendigt.

Et andet eksempel kan være, at fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser for anlægsmyndigheden, eksempelvis som følge af, at en grundejer vil foretage ændringer af sin ejendom, der vil fordyre en senere ekspropriation væsentligt.

Erhvervsvirksomheder, der ofte drives i selskabsform, vil normalt ikke kunne opfylde kriteriet om »særlige personlige årsager« og vil derfor alene skulle opfylde kriteriet om at være særligt indgribende berørt af vejprojektet for at kunne eksproprieres før linjebesigtigelsen.

Der er derfor indsat en hjemmel til ekspropriation før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer i lovforslaget.

I forbindelse med projektering af nye vej- og jernbaneanlæg eller ændringer af bestående vej- og jernbaneanlæg gennemføres arkæologiske forundersøgelser for at få en indikation af, om der er sandsynlighed for at støde på arkæologiske fund i forbindelse med anlægsarbejderne. På baggrund heraf fastlægges, hvor der i givet fald skal gennemføres egentlige arkæologiske udgravninger.

Hvis det vurderes, at der er behov for at foretage arkæologiske forundersøgelser, er det mest hensigtsmæssigt, at disse undersøgelser gennemføres før detailprojekteringen og før anlægsarbejderne påbegyndes, så den tid der anvendes til forundersøgelserne, ikke belaster projektets økonomi eller tidsplan mere end nødvendigt.

De nævnte arkæologiske forundersøgelser vil kunne medføre, at f.eks. landbrugsarealer ikke vil kunne benyttes i en kortere eller længere periode. Der er derfor behov for en hjemmel til at kunne foretage disse undersøgelser, selvom de medfører ulemper for ejerne af de pågældende arealer. Henset til indgrebets omfang er det ikke sikkert, at det er muligt mod erstatning at opnå en frivillig aftale med lodsejeren om at kunne disponere over et givent område. Det skyldes navnlig, at det kan være vanskeligt at blive enige om, hvilken erstatning der skal ydes til lodsejeren, når anlægsmyndigheden ikke har noget alternativ til en frivillig aftale.

Efter den gældende ordning kan de arkæologiske forundersøgelser - hvor der ikke kan indgås en frivillig aftale - kun gennemføres efter besigtigelsesforretningerne, der er et led i ekspropriationsprocessen. Det betyder, at de først kan foretages, når der foreligger en anlægslov med ekspropriationshjemmel for den pågældende strækning.

Det foreslås derfor, at der skabes hjemmel i anlægsloven til, at anlægsmyndigheden kan få foretaget de nævnte arkæologiske forundersøgelser, således at disse kan foretages uafhængigt af ekspropriationsprocessen, men således at den private ejer af arealet, hvis der ikke kan indgås aftale med ejeren herom, får fuld erstatning efter reglerne i loven om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

De arkæologiske forundersøgelser vil søges foretaget, så de er til mindst mulig gene for de berørte grundejere.

Da de arkæologiske forundersøgelser i visse tilfælde har karakter af ekspropriation, skabes der med bestemmelsen hjemmel i overensstemmelse med grundlovens § 73 mulighed for at foretage ekspropriation.

Det fremgår som nævnt af grundlovens § 73, 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.

Det bemærkes, at Vejdirektoratet normalt ville gennemføre ordinære ekspropriationer efter vejlovens regler herom. Da der i forhold til anlæg af en ny Storstrømsbro også skal foretages ekspropriationer som følge af etablering af jernbaneanlæg, indsættes der foruden hjemmel til fremrykket ekspropriation og foretagelse af arkæologiske forundersøgelser, også hjemmel til ordinære ekspropriationer samt andre undersøgelser mv., således at der også er hjemmel til at foretage ekspropriationer samt foretage undersøgelser som følge af etableringen af jernbaneanlæg.

3. Alternativer

3.1. Forundersøgelser

I foråret 2012 gennemførte Banedanmark i samarbejde med Vejdirektoratet og Sund & Bælt en forundersøgelse af forbedring af mulighederne for den fremtidige forbindelse over Storstrømmen. Arbejdet blev koncentreret om fem forskellige alternativer, hvor Storstrømsbroen enten renoveres eller der anlægges en helt ny forbindelse.

De undersøgte alternativer er:

1. Eksisterende bro forstærkes og bevares som jernbane- og vejbro
2. Ny kombineret vej- og jernbanebro samt nedrivning af eksisterende bro
3. Eksisterende bro forstærkes og bevares udelukkende som jernbanebro
4. Ny jernbanebro og opretholdelse af vej på den eksisterende bro
5. Ny jernbanebro og nedlæggelse af vejforbindelsen samt nedrivning af eksisterende bro.

Resultaterne af de gennemførte undersøgelser er beskrevet i ”Resumérapport – handlemuligheder vedrørende Storstrømsbroen” (Banedanmark, 2012). De indkomne høringssvar fra den gennemførte idéfase er rapporteret i ”Høringsnotat – idéfase” (Banedanmark, 2012).

Der blev undersøgt både enkelt- og dobbeltsporede løsninger for jernbaner i alternativer med en ny bro. Den enkeltsporede jernbaneløsning blev fravalgt, da det i 2040 vil være nødvendigt at supplere med yderligere en enkeltsporet forbindelse af hensyn til opretholdelse af kapaciteten på banen. Samlet set blev det konkluderet, at det vil være billigere at anlægge en dobbeltsporet jernbaneforbindelse på en ny Storstrømsbro.

Perspektiverne ved opretholdelse af en vejforbindelse blev også vurderet. Her blev det konkluderet, at selvom en ny vejforbindelse forøger anlægsudgifterne med ca. 1 mia. kr., vil dette blive opvejet af betydelige fordele i form af reduceret rejsetid og reducerede kørselsomkostninger i forhold til en situation, hvor der ikke er en vejforbindelse over Storstrømmen og vejtrafikken mellem Nordfalster og Vordingborg skal over Farøbroerne. Forbindelsen over Farøbroerne er desuden motorvej, som ikke kan benyttes af langsomt kørende trafik samt cykel- og gangtrafik.

Der blev gennemført samfundsøkonomiske beregninger, som viste at en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbaneforbindelse er den mest attraktive løsning, når alle udgifter og gevinster lægges sammen. Det giver mindre omvejskørsel og trængsel, når vejforbindelsen bevares og den dobbeltsporede jernbane giver store trafikale fordele, som også vægter positivt.

På baggrund af forundersøgelsen blev det anbefalet, at det videre arbejde koncentrerer sig om ny bro med dobbeltsporet jernbane og vej med følgende begrundelser:

- At der er tale om en løsning, der ikke fremover vil være begrænsende for kapaciteten på jernbanestrækningen, herunder Femern Bælt-forbindelsen.
- At en ny bro har en betydelig længere levetid end levetiden ved renovering af den eksisterende bro, hvorved der ikke vil komme vedligeholdelsesarbejder, der vil genere den fremtidige drift i samme grad.
- At det samfundsøkonomisk er den mest attraktive løsning.
- At det i forhold til de samlede udgifter til anlæg samt drift og vedligehold på lang sigt også er den billigste løsning, der både omfatter en jernbane- og vejforbindelse.
- At en ny dobbeltsporet jernbanebro reducerer rejsetiden for tog og sikrer regulariteten.
- At en opretholdelse af vejforbindelsen sikrer at sammenhængen mellem Nordfalster og Vordingborg opretholdes. Ydermere vil en ny vejbro leve op til nutidens standarder blandt andet med hensyn til vejbredde og køretøjsvægt.
- At trafikken kan opretholdes på den eksisterende bro i anlægsfasen, hvorved betydelige gener for trafikanterne undgås i forhold til løsninger som indebærer renovering af den eksisterende bro.
- At en tunnelloøsning blev fravalgt, da den var væsentligt dyrere end en bro-løsning.

I forundersøgelsen er de forskellige alternativer også vurderet på et overordnet niveau i forhold til de potentielle miljøpåvirkninger både på land og i havet.

3.2 0-alternativet

0-alternativet beskriver den situation, hvor der ikke bliver bygget en ny Storstrømsbro, men Femern Bælt-forbindelsen bliver bygget og tages i drift. Det indebærer at den eksisterende bro bliver renoveret, så både bil- og togtrafik kan benytte den. I VVM-undersøgelsen er 0-alternativet defineret som den situation, der svarer til alternativ 1 i Banedanmarks forundersøgelse.

4. Trafikale konsekvenser

4.1. Banetrafik

Anlæg af Femern Bælt-forbindelsen, herunder udbygningen af banestrækningen mellem Ringsted og Holeby, vil medføre, at kapaciteten på det danske jernbanelnet vil stige. Udbygningen af banestrækningen mellem Ringsted og Holeby omfatter anlæg af et ekstra spor langs den eksisterende bane fra Ringsted til Holeby.

Femern Bælt-forbindelsen bliver således en både hurtigere og mere direkte transportrute mellem Skandinavien og kontinentet end de nuværende transportruter for person- og godstog mellem Sverige/Østdanmark og Europa-kontinentet.

På baggrund af en trafikprognose for jernbanetrafik, udarbejdet af Femern A/S, forventes det, at der på strækningen over Femern Bælt vil passere 40 passagertog og op til 78 godstog pr. døgn i 2025. Antallet af godstog, der forventes at benytte den faste forbindelse under Femern Bælt, vil i 2022 være 61 godstog pr. døgn stigende til 74 godstog pr. døgn i 2035. For passagertog ses en fordobling af passagerantallet, når forbindelsen åbner.

Der forventes i 2022 at være 32 passagertog der benytter den faste forbindelse under Femern Bælt i 2022, stigende til 40 i 2035. Der vil uændret køre 2-3 passagertog i timen i hver retning mellem Nykøbing Falster og København, men nu også i ydertimerne, hvilket medfører at der vil være op til 80 passagertog i døgnet over den nye Storstrømsbro i 2035. Der forventes samme mængde godstog på Storstrømsbroen, som der passerer Femern Bælt.

4.2. Vejtrafik

Anlæg af en ny Storstrømsbro forventes at medføre, at der i 2025 er en trafikbelastning på ca. 8.000 biler i døgnet på den nye vej over broen. Det er en stigning i trafikken i forhold til 2014, hvor trafikken var ca. 4.800 biler i døgnet.

I Transportministeriets nyere strategiske analyser forudsættes en generel trafikvækst i størrelsesordenen mellem 0,6 % og 1,0% pr. år i perioden fra 2010 til 2030. Hvis den fremtidige generelle trafikvækst viser sig at blive 0,6 - 1,0 %, nås den beregnede trafikmængde på 8.000 køretøjer pr. døgn på Storstrømsbroen først efter 2025. Med denne lavere vækstprognose svarer fremskrivningen i forundersøgelsen således bedre til en fremtidig situation i 2025 end i 2020.

4.3. Trafiksikkerhed

På den nye bro forventes trafiksikkerheden forbedret, idet vejen anlægges i moderne standard med 2 * 3,5 m brede kørespor og kantbaner. Ikke mindst vil trygheden i forhold til den nuværende smalle bro blive forbedret.

4.4. Sejladssikkerhed

Ved design af den nye broforbindelse er der taget højde for, at den fremtidige besejling kan ske under en høj grad af sikkerhed for både materiel og mennesker. Der er foretaget simuleringer af sejladssituationerne ved den foreslåede nye Storstrømsbros hovedgennemsejlingsfag.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

5.1. Anlægs- og samfundsøkonomi

Anlægsoverslaget for anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet.

Anlægsoverslaget er opgjort på 4 niveauer: Fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget.

Fysikoverslaget 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 sam-

menlignelige anlægsarbejder. Der er for landanlæggene benyttet enhedspriser fra lignende gennemførte anlægsarbejder i området, mens der for broarbejder er benyttet Vestbroen på Storebælt som primær reference.

Overslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i priserne på ejendomsmarkedet og 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 (skibsvrag, bopladser m.m.). Hvis der stødes på sådanne fund under anlægsarbejdet, skal arbejdet stoppes mens udgravninger pågår.

I henhold til principperne for ny anlægsbudgettering er et eksternt rådgivningsteam for Transportministeriet ved at gennemføre en ekstern kvalitetssikring, som omfatter en vurdering af Vejdirektoratets økonomiske overslag, risikostyring, samfundsøkonomiske analyse samt projektorganisering og udbudsstrategi.

Basisoverslaget udgør fysikoverslaget tillagt tværgående udgift såsom projektering, tilsyn og administration.

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til Vejdirektoratets gennemførelse af projektet (ankerbudgettet). Herudover afsættes yderligere en central reserve på 20 pct. til Transportministeriet. Det samlede anlægsbudget vil således udgøre basisoverslaget + 30 pct. dvs. 4.180,6 mio. kr. i 2014-priser (indeks 131,7). Det endelige lovforslag vil være i 2015-priser.

Tabel 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for samlet anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende bro mellem Masnedø og Orehoved på Falster i mio. kr. indeks 131,7. Er desuden opgjort hhv. for ny bro og nedrivning af den eksisterende bro.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
Ny bro og nedrivning af eksisterende bro		
3215,9	3537,5	4180,6
Ny bro		
2962,3	3258,6	3851,0
Nedrivning af eksisterende bro		
253,6	278,9	329,6

Anlæg af den nye Storstrømsbro inkl. relaterede aktiviteter vil kunne gennemføres efter følgende tidsplan:

2015-2016: Detailprojektering

2016: Besigtigelse og ekspropriation

2016: Forventet tidspunkt for byggestart

2021: Forventet åbningstidspunkt samtidig med Femernforbindelsen

Når den nye Storstrømsbro er færdigbygget og i drift, kan den eksisterende Storstrømsbro nedrives. Det forventes at arbejdet med nedrivningen af broen vil tage ca. 2½ år. Nedrivningen omfatter foruden broen også landfæster og dæmninger på Masnedø og Falster.

Bevillingerne til det samlede anlægsprojekt fordeler sig over årene 2015-2021 som det fremgår af tabel 2.

Tabel 2: Årsfordelt anlægsbudget (2014-priser og indeks 131,7).

	Basisoverslag Mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag + 10 pct.) Mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag + 30 pct.) Mio. kr.
2015	178,5	178,5	178,5
2016	200,0	200,0	200,0
2017	550,0	570,0	570,0
2018	730,0	750,0	750,0
2019	830,0	850,0	850,0
2020	374,4	524,4	524,4
2021	275,0	376,6	576,6
2022	55,3	60,3	277,0
2023	22,7	27,7	254,1
I alt*	3215,9	3537,5	4180,6

*Beløbene er ekskl. Vejdirektoratets udgifter til gennemførelse af VVM-undersøgelsen, som udgør 112,8 mio.kr. i perioden fra opstart til ultimo 2014.

5.2. Konsekvenser for offentlige myndigheder

Arbejdet forestås af Vejdirektoratet og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for Vejdirektoratet i forbindelse med anlægsfasen, samt yderligere i forbindelse med drift af den nye Storstrømsbro's vejanlæg inkl. gang og cykelsti.

Drift og vedligehold af dele af de landbaserede vejanlæg overgår efter anlægsfasen til de respektive kommuner Vordingborg og Guldborgsund, mens drift og vedligehold af jernbanen overgår til Banedanmark.

Drift og vedligehold af den nye sejlrende til Orehoved Havn overgår efter etablering til Guldborgsund Kommune.

Drift- og vedligehold af søafmærkning, som nødvendiggøres af broens tilstedeværelse, påhviler Vejdirektoratet.

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

Vejdirektoratet og dets bygherrerådgivere fører tilsyn med entreprenørernes arbejde for at sikre, at det aftalte arbejde leveres i den aftalte kvalitet, tid og pris. Herudover skal projektførelsen styres, kontrolleres og dokumenteres. Trafikafviklingen skal overvåges og den nødvendige information formidles til trafikanter og naboer. Endelig skal trafiksikkerhedsmæssige og arbejdsmæssige indsatser gennemføres. Vejdirektoratet vil løbende undersøge og afprøve mulighederne for anvendelse af nye metoder og ny teknologi med henblik på at optimere projektet trafiksikkerhedsmæssigt, miljømæssigt, økonomisk og tidsmæssigt.

Til projektering, tilsyn og administration er budgetteret med 15 pct. af de samlede udgifter. Heraf fordeles ca. 3 pct. til lønninger til Vejdirektoratets eget personale, ca. 9 pct. til omkostninger til eksterne rådgivere og ca. 5 pct. til øvrige driftsudgifter.

Vejdirektoratets projektbevilling på 3.537,5 mio. kr. optages på finanslovens § 28.21.20 Anlæg af hovedlandeveje mv. (*Anlægsbev.*). Projektets bidrag til den centrale reserve på 643,1 svarende til 20 pct. af basisoverslaget optages på finanslovens § 28.11.13 Anlægsreserve (*Anlægsbev.*). Projektets totaludgift finansieres af allerede afsatte midler til projektet, herunder den resterende, ubrugte bevilling til projektering mv. frem til vedtagelse af anlægslov på § 28.21.10. Vejdirektoratet (*Driftsbev.*), forventeligt ca. [100 mio. kr.] ud af de bevilgede ca. 224 mio. kr., som derfor overføres til § 28.21.20.

Energinet.dk har oplyst, at Vejdirektoratets projekt med etablering af en ny Storstrømsbro og fjernelsen af den eksisterende bro medfører, at den selvstændige offentlige virksomhed, Energinet.Dk, skal bære om-lægningen af 3 ud af 5 eksisterende 132 kV kabler i Storstrømmen. Omlægningen vurderes at koste omkring 100 mio. kr.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Etablering af en ny Storstrømsbro inkl. relaterede projekter og nedrivning af den eksisterende bro mellem Masnedø ved Vordingborg og Orehoved på Falster vil sammen med Femern Bælt-forbindelsen øge kapaciteten på det danske jernbaneliv og forbedre jernbanetrafikken mellem Skandinavien og kontinentet med både en hurtigere og mere direkte transportrute, og vil således reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

Ligeledes vil anlæg af den nye vejforbindelse over Storstrømmen bidrage til at forbedre forholdene for erhvervslivet omend i mindre omfang. Den nye vejbro vil have en højere skiltet hastighed og højere vægtbegrænsning end den nuværende bro, hvilket forventes at tiltrække en del af den trafik der i dag kører over Farøbroerne. Det forventes at en del af den øgede trafik vil have kortere og hurtigere transport, og vil således også reducere transportudgifterne for erhvervslivet.

I anlægsperioden vil det være nødvendigt i perioder at spærre for togtrafikken mellem Vordingborg og Orehoved. Spærringer for togtrafikken vil blive koordineret med spærringer foranlediget af opgraderingen af jernbanen mellem Ringsted og Holeby og den faste forbindelse over Femern Bælt. I 2018 er der behov for 13 ugers spærrelukning mellem Vordingborg og Orehoved af hensyn til dæmningsarbejder ved Orehoved Station.

I anlægsperioden vil der være mindre restriktioner for fiskeriet inden for en af Søfartsstyrelsen fastsat sikkerhedsafstand på hver side af broen i 3-4 år, som forventes at medføre mindre økonomiske effekter på fiskeriet særligt for fiskeri med pæleruser. Der kan dog være en væsentlig påvirkning for de kommercielle fiskere med tre stadepladser i området, såfremt der ikke findes tilsvarende optimale fangstpladser andetsteds i anlægsperioden.

Projektet vil, udover de miljøafledte socioøkonomiske effekter som er beskrevet herunder, skabe positive effekter i lokalområdet. Det forventes at projektet direkte vil medføre ca. 300 arbejdspladser i området i en længere periode, og få positive effekter for lokale underleverandører og butikker, hoteller, restauranter m.v., som vil få ekstra omsætning fra de ekstra arbejdspladser.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Anlæg af ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende bro vil ikke medføre administrative konsekvenser for borgerne.

For de borgere langs det nye anlægsprojekt, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, vil der dog være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved breve fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

I det videre forløb vil borgere i området bl.a. på www.vejdirektoratet.dk løbende kunne informere sig om vejarbejdets karakter og tidsplan.

8. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen har Vejdirektoratet redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af broen med tilknyttede vej- og baneanlæg. Konsekvenserne er resumeret nedenfor og beskrevet i rapporten ”Storstrømsbroen, VVM-redegørelse, Miljøvurdering rapport 517”.

8.1. Arealindgreb

Etablering af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende bro vil påvirke den nuværende arealanvendelse på Masnedø og Falster.

Der forventes at blive totaleksproprieret ca. 5 ejendomme og inddraget ca. 20 ha til det færdige broanlæg. Der vil også blive behov for midlertidigt at inddrage ca. 55 ha til arbejdsarealer i forbindelse med anlægsarbejdet.

Der er ejendomme, der skal afgive arealer til selve projektet, men samtidig er der også naboer til den nye bro, der vil blive berørt af projektet. Det kan være ved at adgangsveje til ejendommene omlægges eller der blive anlagt helt nye. Der vil også blive etableret regnvandsbassiner til at samle overfladevandet fra vej og jernbane op eller anlagt nyt vandhul til erstatning for nedlagt vandhul. Der kan også ske ændringer i støjforholdene og broen kan komme tættere på ejendommen og virke mere dominerende i forhold til anvendelsen af ejendommen.

I perioden med anlæg af den nye Storstrømsbro mv. og nedrivning af den eksisterende bro, vil der i forskelligt omfang være behov for arbejdsarealer i forbindelse med anlægsarbejdet. Arbejdsarealerne afstås

normalt i en periode, og leveres tilbage til ejeren efter endt brug. Der betales leje for brug af arbejdsarealerne.

Ulemperne for landbrugsejendomme vil blive søgt minimeret ved jordfordeling.

Omfanget af ekspropriationer vil blive fastlagt endeligt af den ekspropriationskommission, der skal godkende projektet ved en besigtigelsesforretning. Ekspropriationer sker med hjemmel i lovforslagets § 13 og efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008.

Med lovforslaget skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til brug for anlæg af en bro med tilhørende vej- og jernbaneforbindelse.

Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre projektet.

Ekspropriationskommissionen foretager en tilbundsående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på anlæg af broforbindelse med tilhørende vej- og baneanlæg, og har således et formål, der har offentlig karakter og dermed ligger inden for almenvellet.

Erstatningen skal være fuldstændig, det vil sige at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

8.2. Støj, vibrationer og luft

Ved vurdering af støj fra Storstrømsbroens trafikanlæg skelnes der mellem støj fra jernbanen og støj fra vejen. Da støj fra jernbaner og veje opleves forskelligt, har Miljøstyrelsen fastsat forskellige vejledende støjgrænser for henholdsvis jernbane- og vejstøj. De vejledende støjgrænser, som anvendes som indikator for hvornår boliger er støjbelastede, er 64 dB (L_{den}) for jernbanestøj og 58 dB (L_{den}) for vejstøj.

Der er i dag ingen boliger langs den eksisterende Storstrømsbro fra Masnedsundbroen til Gåbensevej på Falster med et støjniveau på mere end 64 dB fra jernbanen på den mest støjbelastede boligfacade. Såfremt der ikke anlægges en ny Storstrømsbro (0-alternativet) vurderes antallet af støjbelastede boliger i 2025 at være forøget til 75. Det skyldes den stigende togtrafik, herunder antal godstog, på strækningen som følge af anlæg af den faste forbindelse til Femern og opgradering af jernbanen mellem Ringsted og Femern.

Ved anlæg af den ny Storstrømsbro vil 23 boliger være belastet af jernbanestøj over 64 dB.

Der er i dag 32 boliger langs den eksisterende Storstrømsbro fra Masnedsundbroen til Gåbensevej på Falster med et støjniveau på mere end 58 dB fra vejen på den mest støjbelastede boligfacade. Såfremt der ikke anlægges en ny Storstrømsbro (0-alternativet) vurderes antallet af støjbelastede boliger i 2025 at være forøget til 37, heraf 15 stærkt støjbelastede boliger (>68 dB). Det skyldes den stigende trafik.

Ved anlæg af den ny Storstrømsbro vil 1 bolig være belastet af vejstøj over 58 dB.

En del boliger langs den ny Storstrømsforbindelse udsættes for støj fra både vej og bane. Der er derfor gennemført vurdering af den sammensatte støj, selvom der ikke er vejledende grænseværdier for sammensat vej- og jernbanestøj.

I området omkring Mågevej på Masnedø er den sammensatte støjbelastning ca. 1 dB højere end togstøjen alene, når vejstøj og togstøj regnes sammen, hvilket vurderes at være af mindre betydning. I området omkring Brovænget på Falster er den sammensatte støjbelastning ca. 3 dB højere end togstøjen alene. Denne merbelastning er medvirkende til, at der forudsættes støjafskærmning langs vejen.

Erfaringsmæssigt kan der under normale omstændigheder ikke forventes overskridelse af grænseværdien for mærkbare vibrationer, hvis den anførte minimumsafstand på 50 meter fra Miljøstyrelsens vejledning overholdes. Der er ingen boliger indenfor 50 meter af den kommende jernbane, hvorfor der ikke forventes problemer med at overholde den vejledende grænseværdi for vibrationer.

Som et led i opgradering af Ringsted – Femern jernbanen elektrificeres jernbanen over Storstrømmen. Det betyder at togtrafikken får en mindre påvirkning med luftforurenende stoffer.

Efter åbningen af den nye Storstrømsbro vil emissioner være afhængige af trafikmængde, hastighed og sammensætning fra vej- og togtrafikken. Biler og tog kører med højere hastighed end på den eksisterende bro, hvilket kan øge emissionerne, men da distancen er lidt kortere på grund af den nye bros mere direkte linjeføring, og da banen elektrificeres, vil den lokale luftforurening samlet set set ikke ændres. De lokale emissioner foregår i et åbent miljø, hvor luftkvaliteten i forvejen er god, og hvor boligerne ligger i en hvis afstand fra vej og jernbane. Der forventes derfor ikke at være ændringer i luftkvaliteten, der kan føre til ændrede påvirkninger af befolkningen, og der er ingen overskridelse af luftkvalitetsgrænserne, hverken i dagens situation eller ved en fremtidig situation.

Den strøm, der løber i kørestrømsanlæggets køretråd, bæretov, returleder samt til dels i skinner/jord, skaber et magnetfelt omkring banen. Lignende magnetfelter opstår også omkring elektriske husholdningsapparater og elinstallationer i bygninger.

I forbindelse med projektet for Femern landanlæg for strækningen syd for Holeby til Ringsted har Banedanmark vurderet den forventede gennemsnitlige størrelse af magnetfeltet omkring den kommende elektrificerede bane. Der er taget udgangspunkt i den fremtidige forventede togdrift på strækningen og det forventede maksimale strømtræk til person- og godstog.

Beregningerne viser, at den gennemsnitlige påvirkning fra person- og godstog i en afstand på syv meter fra kørestrømsmasterne vil være ca. 0,4 μ T. Denne værdi er ikke en egentlig grænseværdi, men indgår i forsigtighedsprincippet, som er et pejlemærke for, hvornår der bør foretages nærmere udredninger.

I forbindelse med elektrificeringen af strækningen mellem Ringsted og Rødby pålægges ejendomme langs banen en eldriftsservitut. Det indebærer eksempelvis, at der i en afstand af 10 meter fra spormidte, svarende til syv meter fra kørestrømsmasterne, normalt ikke må være bygninger. Hertil kommer, at boliger inden for denne afstand af banen forventes eksproprieret, idet grænseværdien for mærkbare vibrationer overskrides.

Den mulige risiko fra de magnetfelter, der opstår som følge af elektrificering, er hermed imødegået i tilstrækkeligt omfang.

8.3. Plante- og dyreliv

Den nye Storstrømsbro med tilhørende jernbane og vejanlæg passerer på Falster igennem områder med åbent land med marker og levende hegn.

Der er fundet arter af særligt beskyttede dyrearter (Habitatdirektivet, bilag IV-arter) i området. Det drejer sig om flere flagermusarter, grønbroget tudse og spidssnudet frø og, samt markfirben (på Masnedø). I kystskrænten på Masnedø lever digesvaler, som er omfattet af artsfredningsbekendtgørelsen, hvorfor der ikke må ske indgreb i yngleperioden fra 1. april til 31. august hvis fuglene yngler i rederne.

I Storstrømmen vil der være permanent tab af levesteder for vegetation fx ålegræs og fauna lokalt hvor bropillerne etableres. Der vil efter kort tid (få år) være etableret et nyt samfund af hårbundsarter på de nye bropiller. Der vil ligeledes ske tab af levesteder ved midlertidige arbejdskanaler i havbunden langs broens linjeføring, som giver adgang til områder med lavere vanddybde. I den videre proces skal det afklares hvorvidt og i hvilket omfang arbejdskanalerne skal genopfyldes, så iltsvind undgås og der skabes gode vækstbetingelser for ålegræs.

Der er flere Natura 2000-områder, der potentielt kan påvirkes af projektet.

- N 173 "Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborg Sund, Bøtø Nor og Rødsand-Hyllekrog"
- N 168 "Havet og kysten mellem Præstø Fjord og Grønsund"
- N 169 "Havet og kysten mellem Karrebæk Fjord og Knudshoved Odde"

Anlæg af en ny Storstrømsbro vil ikke medføre permanente effekter, som påvirker bestande eller forringer levesteder på lokalt eller nationalt niveau for arter på udpegningsgrundlaget. Samlet set er det vurderet, at påvirkninger efter anlæg af broen og som følge af anlægsaktiviteter ikke vil skade naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget i Natura 2000-områderne.

Fuglene har under anlægsarbejdet mulighed for at fortrække til alternative raste- og fødesøgningsområder langs kysterne. De lokale bestandes størrelse og levestedernes størrelse forventes ikke at ændre sig som følge af anlægsarbejdet, idet påvirkningerne er reversible, og kun vil forekomme i begrænsede perioder, hvorefter de vil ophøre.

Da der kun forekommer få strejfende individer af gråsæl i området, er påvirkningen ubetydelig. For spættet sæl vil forstyrrelse fra færdsel og anlægsarbejde øges i begrænset omfang og i kortvarige perioder. Det er vurderet, at sælerne i disse perioder har mulighed for at fortrække til alternative raste- og fødesøgningsområder. Sæler kan få høreskader i forbindelse med pæleramning, og som afværgeforanstaltning vil der ske forramning (blød opstart), som sikrer at dyrene kan nå at forlade arbejdsområdet, inden pæleramning påbegyndes.

Bevaringsprognosen for spættet sæl i Natura 2000-området er i Natura 2000-planen angivet som ugunstig, idet bestandenes tilstand i forhold til et evt. reduceret fødeudbud ikke er tilstrækkeligt kendt i området, og idet sælerne muligvis er truet af forstyrrelser, især i yngle- og pelsfældningsperioderne. Projektet vurderes ikke at mindske sælernes fødegrundlag.

Nedrivning af den nuværende Storstrømsbro vil ikke medføre permanente effekter, som påvirker bestande eller forringer levesteder på lokalt eller nationalt niveau for arter på udpegningsgrundlaget. Samlet set er det vurderet, at påvirkninger som følge af nedrivningsaktiviteter ikke vil skade naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget i Natura 2000-områderne.

Sprængning af broens underbygning forventes især at påvirke sælerne og marsvinene med undervandsstøj, hvilket kan give fysiske skader, hvis de færdes tæt på nedrivningsområdet. Det er derfor nødvendigt, at dyrene skræmmes væk fra området inden sprængning påbegyndes. Det gøres ved hjælp af sælskræmmere, som ophænges i vandsøjlen.

Potentielt kan sælerne blive skræmt væk fra deres yngle- og hvilepladser af luftbåren støj, men kun spættet sæl yngler i området på en plads ca. 11 km fra projektområdet. Denne yngleplads er beskyttet i forhold til støj og anden fysisk forstyrrelse af landtangen ved Knudshoved Odde. Undersøgelser viser, at sæler er relativt robuste overfor luftbåren støj, og støjen fra sprængningen forventes derfor kun i begrænset omfang at forstyrre sæler på hvilepladser tæt på nedrivningsområdet. Disse sæler vil kunne fortrække til andre hvilepladser i Smålandsfarvandet. Der vurderes således, at der ikke vil ske skade på sælarterne som følge af nedrivning af eksisterende bro.

Der vurderes på baggrund af ovenstående ikke at være permanente effekter på arter på udpegningsgrundlaget, som mindsker bestanden eller forringer levesteder på lokalt eller nationalt niveau. Det vurderes, at broprojektet ikke vil skade arter på udpegningsgrundlaget i driftsfasen.

Der henvises til bemærkningerne i afsnit 2.6.

8.4. *Landskab*

Masnedø vil med anlægget af den nye Storstrømsbro blive tilført endnu en væsentlig fysisk og visuel barriere. Med anlægsprojektet vil der komme en nord-sydgående jernbanedæmning på den vestlige del af Masnedø, så denne del af øen herefter afgrænses af den nye Storstrømsbro. Landskabet på Masnedø vil derfor blive væsentligt fragmenteret og endnu mere karakteriseret af store menneskeskabte strukturer i form af den nye jernbanedæmning i forhold til det eksisterende landskab.

Den sydvestvendte kyststrækning på Masnedø vil blive væsentligt forstyrret af den nye bro, som vil forløbe vinkelret ud fra kysten, der tidligere har fremstået uberørt. Især udsigterne i kystlandskabet på den flade ø vil mod nordvest langs kysten blive afskåret af den nye jernbanedæmning. Projektet er udformet sådan, at jernbanedæmningen afsluttes ca. 120 m fra kysten inde på land, hvilket muliggør en fortsat visuel kontakt langs med kysten under det nye brohoved, om end den vil være noget begrænset i forhold til i dag.

Udsigterne fra Masnedøs sydvestvendte kyst vil blive påvirket væsentligt af den nye Storstrømsbro, men derudover vil virkningerne være forskellige lokalt på kyststrækningen, henholdsvis på øens vestlige del, hvor den nye bro introduceres i landskabet og mod syd, hvor den eksisterende bro er forsvundet.

Landskabet på øens vestlige del er præget af industri, og de nye vejadgange m.v., som etableres i forbindelse med den nye Storstrømsbro, vurderes ikke at ville påvirke landskabet i området i nævneværdig grad.

På Falster vil landskabet ved Orehoved blive påvirket væsentligt af anlægget af den nye bro, idet den ca. 400 m lange dæmning, som går ud fra kysten mod nordvest til broen, vil skabe en ny væsentlig visuel barriere. Det gælder såvel set fra det bagvedliggende landskab som kystlandskabet samt på vandfladen mellem broen og Orehoved Havn. Barrierevirkningen forstærkes af, at den nye bro forløber i en spids vinkel fra kysten mod nordvest.

På afstand er påvirkningen mindre, og det er vurderet at være forholdsvis ens, uanset om der er pylon eller ej, blandt andet fordi pylonen ikke vil syne af meget inde fra kysten og ikke vil være særlig synlig på større afstand. Pylonen vil med sin betydelige højde være mere markant og vurderes at blive et vartegn i området, hvorimod bjælkebroen vil udgøre et mere diskret anlæg.

I projektet er der ikke indarbejdet en opfyldning mellem de to dæmninger, da det er vurderet, at der ikke vil ske væsentlige påvirkninger af strømforhold og kystmorfologi, selvom der ikke fyldes op.

Mulighederne for opfyldning dog blevet undersøgt, og det vil være muligt at gennemføre en terrænregulering i området mellem den nye og eksisterende dæmning samt på vestsiden af den nye dæmning, hvor evt. overskudsjord fra anlægsarbejderne kan anvendes. Herved udlignes kystlinjen delvis, så der ikke opstår så spidse vinkler mellem kysten og dæmningsanlæggene, hvilket vil medføre større visuel ro.

Hvis den eksisterende dæmning på Falster endvidere fjernes ned til stenglaciet (4 m over havoverfladen), retableres noget af kystlandskabets åbenhed mod nord, idet det vil forbedre udsigten fra kysten i en vis afstand fra dæmningen. Samtidig vil den lavere dæmning passe langt bedre ind i kystlandskabets lavtliggende flade karakter i forhold til den 12-16 m høje markante barriere, som dæmningen vil udgøre i uændret stand.

En løsning med afgravning af den eksisterende dæmning på Falster og opfyld af arealer mellem dæmningerne er medtaget som et tilvalg til projektet, og indgår ikke i det projekt som anlægsgloven omfatter.

8.5. Kulturarv og arkæologi

Når den nye Storstrømsbro er opført, vil det beskyttede fortidsminde Masnedø Fort være beliggende ganske tæt på landfæstet til den nye bro, men udsynet fra fortet mod vest vurderes at være relativt intakt. Fortet vil samtidig fortsat være synligt om end i noget mindre omfang end i dag. Påvirkningen af fortidsmindet vurderes derfor at være ubetydelig.

Den nordlige del af det udpegede kulturmiljø langs Storstrømsvej og Brovænget vil blive væsentligt reduceret, da Brohallen, der i dag anvendes til café/restaurant og forretning for camping- og bådudstyr, må rives ned for at gøre plads til anlægsprojektet. Den sydlige del af kulturmiljøet med restauranten Falstria og hovedparten af Brovænget-udstyknngen, der bevares, vil blive permanent påvirket af de markante ændringer i omgivelserne med en relativt høj dæmning til broen umiddelbart tæt på.

Efter nedrivningen af den eksisterende Storstrømsbro, efterlades som kulturspor i landskabet den tidligere banedæmning på Masnedø samt det nordlige landfæste, hvor der vil være udsigt over Storstrømmen.

8.6. Friluftsliv

Når den nye Storstrømsbro er opført vil der være mindre påvirkninger af friluft aktiviteter på land. Der vil blive inddraget areal på både Masnedø og Falster til dæmningen. Det vil stadig være muligt at færdes langs kysten på Masnedø under broen. Det rekreative område ved Masnedø Fort vil blive påvirket af støj, samt visuel nærhed til den nye bros dæmning og landfæste. På Falster ændres kystlinjen permanent med den nye dæmning, og mulighederne for færdsel langs kysten vil afhænge af den detaljerede udformning af anlægget, men der vil fortsat være mulighed for rundture ad stisystemer.

Den tidligere banedæmning på Masnedø kan blive udlagt som rekreativt element på øen med adgang til et udsigtspunkt på det nordlige landfæste, hvor der vil være udsigt over Storstrømmen.

Guldborgsund Kommune har udpeget et friluftsområde på det nordlige Falster, øst for Orehoved by, der gennemskæres af anlægget til den nye Storstrømsbro. Området vil derfor blive væsentligt ændret. Den østlige del af trampestien, som ligger mellem den nye og den gamle Storstrømsbro, formodes at blive fjernet i forbindelse med anlæg af den nye bro.

Der vil være forstyrrelser af friluft aktiviteter på havet mens anlægsarbejderne foregår. Som en følge af en betydelig anlægsrelateret trafik med skibe og andet udstyr, vil der være en af Søfartsstyrelsen fastsat sikker-

hedsafstand på hver side af brolinjen i hele anlægsperioden. Det vil dog være muligt at krydse brolinjen i hele anlægsperioden med store og små fartøjer. Vejdirektatet afholder udgifterne til den afmærkning, som Søfartsstyrelsen fastsætter.

8.7. Overfladevand og grundvand

Ved den direkte udledning af vej- og banevand fra broen til Storstrømmen, når broen tages i brug, udledes næringsstoffer, suspenderet stof, tungmetaller og andre miljøfremmede stoffer til vandmiljøet. Indholdet af disse stoffer i vejvandet vil være begrænset, da der er tale om en landevej med årsdøgntrafik (ÅDT) på ca. 8.000 biler. I driftsfasen er der grøfter og bassiner, som sikrer, at øvrigt vej- og banevand på land ikke ledes direkte til eksisterende vandløb/grøfter og søer. Det vurderes derfor at eventuelle påvirkninger vil være ubetydelige som følge af drift af den nye bro.

Der vil blive udarbejdet en beredskabsplan for håndtering af uheld f.eks. spild af forurenende stoffer på den nye Storstrømsbro. Fra landanlæggene kan der eventuelt etableres nedsivningsgrøfter med kontrolleret/styret overløb i et afløbsbygværk, som kan afspærres inden udledningen i tilfælde af uheld.

Driften af den nye Storstrømsbro og tilhørende nye veje vurderes ikke at bidrage til yderligere forurening i forhold til det eksisterende vej- og baneanlæg.

8.8. Ressourceforbrug og råstoffer

Anlæg af en ny Storstrømsbro kræver et betydeligt forbrug af råstoffer i form af råjord, sand- og grusmaterialer til dæmningsanlæg på både Masnedø og Falster. Råstoffer forventes tilvejebragt fra allerede eksisterende råstofgrave på land eller til havs. Yderligere vil der være et stort forbrug af råstoffer til betonfremstilling til den nye bro.

Til den nye bro forventes anvendt ca. 130.000 m³ beton, ca. 23.000 tons armeringsstål, ca. 4.000 tons forspændt armering og ca. 4.000 tons kabelstål (kun i tilfælde af anlæg af en skråstagsbro).

Der skal udgraves en sejlrende til Orehoved Havn, udgraves arbejdskanaler samt arealer til placering af fundamenter. Mængder og fyldmængderne er behæftet med usikkerhed alt efter udførelsesmetode og endelig udformning af projektet, især da behovet for uddybning af arbejdskanaler og genopfyldning af disse endnu ikke er afklaret. De eksakte mængder afhænger af detailprojekteringen af anlægget.

De primære råstofmængder og udgravninger sker i forbindelse med anlæg af den nye Storstrømsbro. I forhold til arbejde på vand forventes der udgravet ca. 200.000 m³ materiale ved nye bropiller og ca. 77.500 m³ forventes udgravet til ny sejlrende til Orehoved havn. Til adgangskanaler forventes med de angivne forudsætninger udgravet ca. 597.000 m³ materiale. Der forventes tilført ca. 200.000 m³ friktionsfyld.

I forhold til arbejder på land forventes afgravet ca. 105.000 m³ muld/rabatjord til deponering og efterfølgende genindbygning. Ca. 110.000 m³ råjord skal afrømmes og deponeres til senere genindbygning. Der skal indbygges ca. 680.000 m³ sandfyld eller tilsvarende i dæmninger. Det forventes, at der skal leveres ca. 95.000 m³ råjord/muld til indbygning.

Ved nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro er der ikke et større forbrug af materialer etc.

Der vil i den videre detailprojektering blive undersøgt i hvilket omfang og hvorvidt det vil være muligt at anvende restprodukter som slagger og flyveaske som materialer til blandt andet opbygning af dæmninger.

8.9. Affald

Det vurderes, at affaldsfrembringelsen fra Storstrømsprojektet ikke har nogen væsentlig negativ virkning på miljøet, da affaldet håndteres efter gældende regler, og affaldsmængderne ikke overstiger mængder, der kan behandles enten lokalt (dagrenovationslignende erhvervsaffald og evt. mindre mængder blandet erhvervsaffald) eller nationalt (beton- og metalaffald samt asfalt og kompositmaterialer).

Anlæg og drift af den nye bro og landanlæg, og især nedrivning af den eksisterende bro vil medføre betydelig produktion af affald/restprodukter af både jern og beton. Den samlede mængde bygningsaffald er opgjort til i alt ca. 225.000 ton, hvoraf beton udgør langt den største fraktion. Alle mængder i overbygningen af den eksisterende bro skal nedrives og efterfølgende bortskaffes som genbrugsmateriale. I underbygningen påregnes fundamentspladerne bevaret i havbunden. Pillefod, parement og pilleskafter nedrives ved sprængning og genanvendes i videst muligt omfang. Efter en nærmere vurdering vil brokker fra underbygningen eventuelt blive efterladt udjævnet på havbunden til opbygning af stenrev og derved nyttiggøres.

Lovforslagets § 7 indebærer, at transportministeren sikrer, at havbundssedimenterne fra udgravningen ved den nye og gamle bro (arbejdskanaler og fundamenter) samt sejlbare til Orehoved Havn ikke er omfattet af den kommunale affaldshåndtering. Dermed fritages Vordingborg og Guldborgsund Kommuner for at træffe afgørelse i henhold til miljøbeskyttelsesloven om havbundssedimenternes anvendelse til landopfyldning mm.

Miljøstyrelsen inddrages i forhold til spørgsmålet omkring havbundssedimenternes klassificering i forhold til miljøbeskyttelseslovens bekendtgørelse om affald og sammenhængen med affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3.

På baggrund af en foreløbig vurdering anslås det, at der ikke er tale om affald vedrørende de ca. 95 % af sedimenterne, der består af sand og ler, såfremt denne andel som forudsat har gode geotekniske egenskaber, og den kan f.eks. anvendes i anlæg på land som erstatning for primære råstoffer.

Resten af sedimenterne – det vil sige tørven og gytjen samt de sand- og lerarter med ringere geotekniske egenskaber – vil som udgangspunkt blive klassificeret som affald efter den danske affaldsbekendtgørelse.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1, der implementerer affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3, indebærer, at de resterende ca. 5 % af sedimentter som det klare udgangspunkt er undtaget fra affaldsreglerne i miljøbeskyttelsesloven og affaldsreglerne udstedt i medfør heraf. EU's transportforordning vil dog være gældende for transport af disse sedimentter,

8.10. Forurenede jord

I anlægsfasen skal håndteres jord, der kan være forurenede. Dette vil blive håndteret forskriftsmæssigt i henhold til gældende lovgivning, og placering, opbygningen og driften af eventuelle mellemoplag af jord vil blive aftalt med Guldborgsund Kommune og Vordingborg Kommune. Der skal inden jordarbejderne påbegyndes udarbejdes jordhåndteringsplaner, som godkendes af miljømyndighederne. I hele processen tilstræbes det, at jord flyttes så få gange som muligt, og at jorden transporteres over kortest mulig afstand.

8.11. Anlæg af ny Storstrømsbro

I forbindelse med anlæg af den nye Storstrømsbro med tilhørende vej- og jernbaneanlæg samt nedrivning af den gamle bro vil flere områder opleve gener fra anlægsarbejderne, og der vil skulle disponeres over midlertidige arbejdsarealer.

Det er i VVM-redegørelsen forudsat, at der etableres arbejdspladser på både Masnedø og på Falster. Der påtænkes indrettet kontorfaciliteter, oplag af materialer og midlertidig deponering af jord til senere indbygning i projektet.

Anlægsarbejdet foregår tæt på marine Natura 2000-områder, hvorfor der stilles særlige krav til bestemte arbejdsmetoder, hvor forskellige typer anlægsaktiviteter i Storstrømmen kan gennemføres.

Selve anlægs- og nedrivningsarbejdet i Storstrømmen kan medføre påvirkninger i form af støj, visuelle gener og begrænsninger i offentlighedens færdsel på Storstrømmen. De primære støjkloder fra anlægsarbejdet i selve Storstrømmen vil være arbejdsfartøjer og ramning, samt sprængning i forbindelse med nedrivningen. Anlægsarbejdet vil medføre støj der tydeligt kan høres på Storstrømmen og i områderne omkring, hvorved den samlede oplevelse af områdets rekreative værdier påvirkes i anlægsfasen.

En række aktiviteter i anlægsfasen vil være støjende og påvirke omgivelserne i kortere eller længere tid.

Der er dog ikke detaljeret kendskab til entreprenørens anlægsmetoder før efter en udbudsproces har været gennemført.

Støjkonsekvenserne i anlægsperioden er vurderet med udgangspunkt i følgende støjniveauer: 70 dB på hverdage (07-18) og 40 dB på øvrige tidspunkter.

Der vil ved planlægningen af anlægsaktiviteterne blive indarbejdet en række støjreducerende tiltag med henblik på at forebygge støjgener som f.eks. at:

- Flest mulige anlægsarbejder udføres inden for normal arbejdstid.
- Der anvendes maskiner/metoder, der ikke støj unødigt.
- Eventuelle produktionsanlæg placeres længst muligt fra eksisterende tætte bebyggelser og indrettes så vidt muligt med henblik på at forebygge støjgener.
- Gennem anvendelse af søtransport begrænses vejtrafikken.

Der vil blive udarbejdet informationsmateriale i tilfælde af særligt støjende aktiviteter. Informationsmaterialet udsendes til potentielt berørte beboere og virksomheder, inden aktiviteten udføres.

Vejdirektoratet vil i kontrakterne med de vindende entreprenører opstille tekniske krav til materiel og støjforhold og kræve udarbejdelse af konkrete støjhåndteringsplaner fra entreprenørerne. Disse støjhåndteringsplaner skal udgøre en grundig planlægning og kravspecifikation til anlægsaktiviteterne og skal godkendes af Vejdirektoratet. Støjhåndteringsplanerne vil blive sendt til Guldborgsund og Vordingborg Kommune, således at disse forud for de enkelte anlægsaktiviteters iværksættelse har de relevante oplysninger om anlægsaktiviteterne og den tilknyttede støj.

I anlægsfasen vil der blive etableret et døgnberedskab for henvendelser fra borgere og virksomheder, hvis de måtte have spørgsmål til eller synspunkter vedrørende støjforholdene eller andre forhold som følge af anlægsaktiviteterne.

Hvor anlægsarbejderne gennemføres i nærheden af beboelse, varsles der særskilt om støjende arbejde. Bo-ligejere, der udsættes for støj, som overskrider den naboetlige tålegrænse, vil i alle tilfælde blive tilbudt relevante afværgeforanstaltninger i overensstemmelse med de naboetlige regler.

Det er vurderet, at der ikke vil være bygningsskadelige vibrationer i anlægsfasen. For en sikkerheds skyld vil der dog inden anlægsstart blive udført fotoregistrering på bygninger tæt på arbejdsstederne, hvorved evt. skader vil kunne dokumenteres.

Kystlandskabet i nærheden af den nye Storstrømsbro vil i anlægsfasen blive påvirket af maskiner og visuel uro. På Masnedø vil kystskrænten på ca. 30 m lang strækning blive væsentlig påvirket ved gravearbejde til bropillen. Arealinddragelsen hindrer færdsel langs kystskrænten og stranden i perioden.

Der er behov for midlertidige arbejdsarealer til gennemførelsen af projektet, som er udpeget i VVM-redegørelsen.

I forbindelse med en kommende udbudsproces vil det blive nærmere defineret hvilke aktiviteter, der vil komme til at foregå på de udpegede arbejdsarealer.

Der kan blive tale om følgende:

- Kontorbygninger
- Parkeringspladser
- Mandskabsfaciliteter
- Haller til præfabrikation af armering
- Haller hvor betonelementer kan støbes
- Betonblande anlæg
- Cementsiloer
- Lagerhaller
- Oplag af tilslagsmaterialer til betonfremstilling

På Falster vil anlægsarbejdet også påvirke landskabet væsentligt med arbejdsplads til opførelse af den 400 m lange dæmning til broen. På vandet vil der være visuel uro fra arbejdsfartøjer m.v. tæt inde under land.

På Masnedø og i området omkring Orehoved samt i Storstrømmen er der tidligere gjort en række arkæologiske fund, der tyder på, at lignende ukendte fund kan være til stede skjult under jordoverfladen og/eller havbunden. Derfor gennemføres arkæologiske forundersøgelser og eventuelle efterfølgende afværgeforanstaltninger eller egentlige udgravninger, inden anlægsarbejderne igangsættes.

Friluftaktiviteter på havet vil blive forstyrret mens anlægsarbejdet foregår. Som følge af en betydelig øget anlægsrelateret trafik med store skibe og andet udstyr i farvandene i forhold til i dag vil der være en af Søfartsstyrelsen fastsat sikkerhedsafstand, herunder sejlforbud, i forbindelse med anlægsarbejdet på hver side af brolinjen i hele anlægsperioden. Sejlads med mindre både og kajakroning vil derfor blive påvirket, men det vil være muligt at krydse brolinjen i hele anlægsperioden med både store og små fartøjer.

Fritidshavnen på Masnedøs sydvestlige del ved Masnedø Gødningshavn vil blive påvirket i væsentlig grad i forbindelse med anlægsarbejder og arbejdsarealer, ligesom havnen forventes at blive benyttet som arbejdsareal i forbindelse med anlæg af det sydlige landfæste. I forbindelse med detailprojekteringen af Storstrømsbroen vil der blive taget nærmere stilling til, hvordan projektet kan organiseres, så fritidshavnen kan opretholde sine funktioner i anlægsperioden.

Al sejlads i området skal overholde de internationale søvejsregler, og arbejdssejlads skal tilrettelægges således, at det er til mindst mulig gene for den øvrige sejlads. Arbejdssejlads kan eventuelt lægges inden for bestemte sejladskorridorer, som Søfartsstyrelsen fastsætter.

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, kan kommunerne i forbindelse med offentlige bygge- og anlægsarbejde meddele påbud om, at forureningen skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Det fremgår af § 68, at kommunerne skal foranledige et ulovligt forhold lovliggjort, medmindre forholdet har underordnet betydning. Ifølge § 69 kan kommunerne påbyde den ansvarlige at genoprette den hidtidige tilstand.

Vejdirektoratet vil tilrettelægge anlægsarbejdet, bl.a. ved krav til entreprenørerne, således at naboer til det foreslåede anlæg ikke generes unødigt under udførelsen af anlægsarbejdet. I forbindelse med anlægget vil det imidlertid ikke kunne undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne anvender i forbindelse med vurdering af støjgener i forbindelse med anlægsarbejde. Det kan således ikke udelukkes, at en kommune vil finde grundlag for på baggrund af de normalt anvendte støjgrænser at fastsætte bindende støjkrav i form af f.eks. krav, påbud eller forbud i forbindelse med anlægsarbejdet. Dette vil kommunerne kunne gøre med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 og §§ 68 og 69.

Forslaget i §10 indebærer, at transportministeren, i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsarbejdet, vil kunne bestemme, at krav, påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj ikke skal finde anvendelse.

9. Forholdet til EU-retten

9.1. VVM-direktivet

Anlægsprojektet er som udgangspunkt omfattet af reglerne om vurdering af virkningerne 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"). Direktivet er ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.

I henhold til VVM-direktivet (2011/92/EU), artikel 1, stk. 4, finder direktivet ikke anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig lov, idet målene med direktivet, herunder om at give oplysninger, nås gennem lovgivningsprocessen.

De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet med senere ændringer (VVM-direktivet) (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40) samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse (EF-Tidende 2003 nr. L 156, side 17).

Der er i foråret 2014 vedtaget et nyt VVM-direktiv (2014/52/EU af 16. april 2014), som endnu ikke er implementeret i dansk lovgivning. Det er i VVM-redegørelsen lagt øget vægt på bl.a. menneskers sundhed og overvågning jf. intentionerne i det nye direktiv

Anlægsprojektet, som således er forberedt til Folketingets vedtagelse i enkeltheder ved lov, fremgår af lovforslagets § 1 med bilag 1 og projektbeskrivelsen i lovforslagets afsnit x. Anlægsprojektets virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, herunder VVM-redegørelsen og vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges Vejdirektoratet til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med denne beskrivelse af projektet. Anlægsloven udgør den planlægningsmæssige ramme for anlægsprojektet og træder i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige VVM-regler.

VVM-direktivet er som anført ændret ved direktiv 2014/52/EU, der trådte i kraft den 15. maj 2014 og skal implementeres af medlemsstaterne senest den 16. maj 2017.

Lovforslaget indeholder i §§ 3-4 og 14 bestemmelser, som gennemfører, henholdsvis bemyndiger transportministeren til at gennemføre dele af VVM-direktivet på anlægslovens område.

Det drejer sig navnlig om regler vedrørende screening og supplerende VVM af ændringer og udvidelser af anlægsprojektet efter anlægslovens ikrafttræden, herunder at ændringer mv., som kan være til skade for miljøet, ikke må påbegyndes uden VVM-myndighedens tilladelse (§ 3). I den forbindelse indeholder lovforslagets §§ 3 og 14 også regler om en adskillelse mellem VVM-myndighed og bygherren, herunder om en selvstændig kompetence for Trafikstyrelsen, som gennemfører den ny bestemmelse i VVM-direktivets artikel 9 a, der er indført ved direktiv 2014/52/EU.

Lovforslagets § 3, stk. 3, indeholder en bemyndigelse til, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om VVM-behandlingen af projektændringer mv., herunder om bygherrens anmeldelse af sådanne ændringer mv. til Trafikstyrelsen, gennemførelse af screeningen, indholdet af en eventuel supplerende VVM-redegørelse samt høring af offentligheden og andre myndigheder.

Desuden indeholder lovforslagets § 4, stk. 3, en bemyndigelse til, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte nærmere regler, bl.a. om en samordnet og/eller fælles procedure for vurderingerne, hvor eventuelle projektændringer mv. skal vurderes efter både VVM-reglerne og habitatreglerne. Der kan i medfør af disse bemyndigelser i lovforslagets § 3, stk. 3, og § 4, stk. 3, også fastsættes regler, som, i det omfang det er relevant for gennemførelsen af anlægsprojektet, implementerer de nye regler i direktiv 2014/52/EU på anlægslovens område.

Reglerne i lovforslagets §§ 3-4 og 14 samt de i medfør af § 3, stk. 3, og § 4, stk. 3, eventuelt fastsatte regler vil i forhold til behandlingen af ændringer og udvidelser af anlægsprojektet erstatte de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning. Der henvises til lovforslagets § 3, stk. 4, og § 4, stk. 4, samt bemærkningerne her til.

Der kan hvis det findes hensigtsmæssigt, udstedes en bekendtgørelse med regler fastsat i henhold til lovforslagets § 3, stk. 3, og § 3, stk. 3, om de nærmere krav til tilladelse, VVM mv.

9.2. SMV-direktivet

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42 af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (SMV-direktivet) pålægger myndigheder i medlemsstaterne, der er ansvarlige for udarbejdelse af sådanne planer og programmer, som omfattes af direktivet, at gennemføre en miljøvurdering, inden planen eller programmet godkendes eller vedtages endeligt. SMV-direktivet er gennemført i dansk ret ved miljøvurderingsloven, jf. lovekendtgørelse nr. 939 af 3. juli 2013 om miljøvurdering af planer og programmer.

SMV-direktivet fastlægger bestemmelser for en miljøvurdering på et højere, mere strategisk niveau end VVM-direktivet, som angår konkrete projekter.

Lovforslaget angår et konkret anlægsprojekt for en ny Storstrømsbro med tilhørende landanlæg i Danmark, og dette projekt er forberedt til at kunne vedtages i enkeltheder af Folketinget i overensstemmelse med VVM-direktivets bestemmelse om projektvedtagelser ved national særlov. Anlægsprojektet falder dermed uden for SMV-direktivets formål om strategisk miljøvurdering af planer og programmer, som er rammesættende for senere beslutningsprocedurer.

I Europa-Kommissionens hidtil eneste rapport om SMV-direktivets anvendelse og virkning er det endvidere lagt til grund, at hverken love, lovforslag eller politikker omfattes af SMV-direktivets begreber ”planer” og ”programmer”, og dermed af direktivets anvendelsesområde, jf. ”Rapport fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om anvendelsen og virkningen af direktivet om strategisk miljøvurdering” (KOM/2009/0469).

I Danmark har myndighederne i praksis anlagt en tilsvarende forståelse af miljøvurderingslovens anvendelsesområde, således at der ikke – i tilslutning til VVM-undersøgelserne – er gennemføres strategisk miljøvurdering efter denne lov af konkrete anlægsprojekter, som skal vedtages af Folketinget ved anlægslov.

For så vidt angår anlægsfasen er der i lovforslagets § 5, for at sikre klarhed om forholdet til miljøvurderingsloven, foreslået en udtrykkelig bestemmelse om, at miljøvurderingsloven ikke finder anvendelse på anlægsprojektet. Dette er i overensstemmelse med den ovenstående forståelse af de gældende regler, hvorefter SMV-direktivet og miljøvurderingslovens procedurer ikke finder anvendelse på konkrete anlægsprojekter som det foreliggende. Bestemmelsen har navnlig til formål at gøre det klart, at eventuelle beslutninger om ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter lovens vedtagelse ikke vil være omfattet af miljøvurderingsloven, uanset om sådanne ændringer mv. måtte udløse krav om supplerende VVM-procedure og/eller habitatvurdering efter lovforslagets §§ 3 og 4.

9.3. Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet (Natura 2000)

Rådets direktiv (92/43/EF) af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) har overordnet til formål at danne grundlag for udpegning og beskyttelse af et sammenhængende europæisk, økologisk net af særlige bevaringsområder under betegnelsen ”Natura 2000”.

Habitatdirektivets beskyttelsesbestemmelser omfatter samtidig også de fuglebeskyttelsesområder, der er udpeget af hensyn til fuglebeskyttelse efter Rådets direktiv af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle (79/409/EF) med senere ændringer, jf. den konsoliderede udgave af direktivet af 30. november 2009 (2009/147).

Et særligt bevaringsområde er efter habitatdirektivets artikel 1 et område af fællesskabsbetydning, som medlemsstaterne har udpeget, og hvor der gennemføres de bevaringsforanstaltninger, der er nødvendige for at opretholde eller genoprette en gunstig bevaringsstatus for de naturtyper og/eller de arter, for hvilke lokaliteten er udpeget.

I medfør af habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiverne 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”), såfremt projektet efter en foreløbig vurdering rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

I dette tilfælde udgør vedtagelsen af anlægsloven godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området skal derfor være gennemført inden anlægslovens vedtagelse, evt. i tilknytning til VVM-proceduren. Der er således i forbindelse med VVM-undersøgelserne af anlægsprojektet udført de nødvendige habitatvurderinger af projektets påvirkninger af de ovennævnte Natura 2000-områder.

Efter fravigelsesbestemmelsen i artikel 6, stk. 4, kan et projekt, der kan skade et Natura 2000-område, alligevel gennemføres under en række kvalificerede betingelser og en procedure, der omfatter en orientering af EU-Kommissionen, eller, såfremt projektet kan skade såkaldt prioriterede arter og naturtyper (særligt sjældne eller specielle), indhentelse af en udtalelse fra Kommissionen, medmindre projektet gennemføres af hensyn til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet.

Fravigelsesproceduren i artikel 6, stk. 4, er ikke taget i anvendelse i forbindelse med forberedelsen af anlægsprojektet til Folketingets vedtagelse, idet de nævnte habitatvurderinger viser, at projektet ikke vil skade Natura 2000-områderne. Vurderingerne er foretaget inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, i overensstemmelse med den hidtidige praksis. Efter denne praksis har der i nogle situationer, for at afværge en skade i direktivets forstand, inden for samme Natura 2000-område og som en integreret del af projektet kunnet udlægges erstatningsnatur, der fuldt ud inden for kort tid vil opveje tabet af de naturtyper, der ødelægges ved projektet.

EU-Domstolen har i en dom af 14. maj 2014 i sag C-521/12, T.C. Briels m.fl., efter fremlæggelsen af VVM-redegørelserne for anlægsprojektet omfattet af dette lovforslag, for første gang taget stilling til afgrænsningen mellem artikel 6, stk. 3, og stk. 4, i forholdet til anvendelsen af såkaldte afværgeforanstaltninger. I dommen udtalte Domstolen bl.a., at beskyttelsesforanstaltninger, der er fastsat i et projekt med henblik på at kompensere for de negative virkninger af det pågældende projekt på en Natura 2000-lokalitet, ikke kan tages i betragtning i forbindelse med den vurdering af virkningerne af det omhandlede projekt, som er beskrevet i artikel 6, stk. 3. Domstolen fandt således, at foranstaltninger, som ikke tilsigter at undgå eller reducere projektets negative virkninger på naturtypen, men efterfølgende at kompensere for dets skadevirkning (f.eks. ved udlægning af erstatningsnatur), har karakter af kompensationsforanstaltninger som omhandlet i artikel 6, stk. 4. Denne situation skal behandles efter direktivets fravigelsesprocedure og forudsætter derfor, at betingelserne i artikel 6, stk. 4, er opfyldt.

Dommen giver ikke anledning til at ændre den hidtidige konklusion om, at anlægsprojektet kan gennemføres uden anvendelse af proceduren i habitatdirektivets artikel 6, stk. 4. Det er således vurderingen, at projektet, også uden inddragelse af kompenserende foranstaltninger af hensyn til naturen, ikke vil medføre en skade på Natura 2000-områder i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojektet kan vedtages af Folketinget, uden at betingelserne for at fravige beskyttelsen efter direktivets artikel 6, stk. 4, skal være opfyldt.

I VVM-redegørelse og bemærkningerne til anlægsloven er beskrevet en række afværgeforanstaltninger. Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges Vejdirektoratet til at gennemføre disse foranstaltninger.

Lovforslagets § 4 om habitatvurderinger af eventuelle projektændringer mv. efter anlægslovens ikrafttræden indeholder bestemmelser, som gennemfører, henholdsvis bemyndiger transportministeren til at gennemføre, dele af habitatdirektivet på anlægslovens område.

Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiv 79/409/EØF af 2. april 1979 om beskyttelse af vilde fugle med senere ændringer (Fuglebeskyttelsesdirektivet) (EF-Tidende 1979 nr. L 103, side 1) og Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter med senere ændringer (Habitatdirektivet) (EF-Tidende 1995 nr. L 1, side 135) vil blive negativt påvirket af det samlede anlægsprojekt.

9.4. Affaldsdirektivet

Lovforslaget indebærer, at undtagelsen i artikel 2, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EU-tidende 2008 nr. L 312, s. 3) implementeres i dansk ret i forhold til Storstrømsprojektet. Danmark har ikke implementeret affaldsdirektivets undtagelse om, at bl.a. havbundssediment på nærmere angivne betingelser ikke er omfattet af affaldsdirektivet. Dette indebærer som udgangspunkt, at en del af havbundssedimenterne fra udgravningen af arbejdskanaler og udgravning til fundamenter til ny bro vil være omfattet af direktivet.

Behovet for at implementere bestemmelsen i forhold til Storstrømsprojektet udspringer af et ønske om, at Storstrømsprojektet undergives affaldsdirektivets klassificering af havbundssedimenterne. Det følger af artikel 2, stk. 3, i affaldsdirektivet, at sedimenter, der flyttes inden for overfladevand med henblik på landopfyldning, ikke er omfattet af reglerne i affaldsdirektivet.

Der henvises til bemærkningerne i afsnit 8.9.

9.5. Udbudsdirektivet

Projektet er underlagt EU-reglerne vedrørende udbud, herunder direktiv 2004/18/EF (udbudsdirektivet) og direktiv 2004/17/EF (forsyningsvirksomhedsdirektivet), der finder anvendelse for varer, tjenesteydelser og bygge- og anlægsopgaver.

EU's udbudsregler gælder statslige og lokale myndigheder samt offentlige virksomheder. Endvidere gælder direktiverne for organer, der er kontrolleret af det offentlige - de såkaldte offentligretlige organer - der er oprettet specielt med henblik på at imødekomme almenhedens behov, dog ikke behov af industriel eller kommerciel karakter.

EU's udbudsregler indebærer en pligt for ordregivere til at følge bestemte procedurer ved indgåelse af visse offentlige kontrakter. Det er kun gensidigt bebyrdende aftaler, hvor en ordregiver over for en økonomisk aktør indvilliger i, at betale en aftalt sum penge eller en anden form for økonomisk modydelse for en ydelse, der er omfattet af udbudsdirektiverne.

Der følger af gensidighedsbegrebet, at relationerne mellem parterne typisk vil hvile på et privatretligt grundlag. Direktiverne finder således kun anvendelse på ydelser, der udføres på grundlag af tildeling af ordrer. Ydelser, der udføres på et andet grundlag, f.eks. love eller administrative bestemmelser, er som udgangspunkt ikke omfattet, forudsat det ikke er nødvendigt at udfylde lovgrundlaget med en kontrakt, der beskriver aktørens præcise pligter.

De kontrakter, som Vejdirektoratet vil kunne indgå som følge af denne lov med eksempelvis rådgivende ingeniører, entreprenører og eksterne konsulenter, vil derimod skulle udbydes efter de gældende EU-regler.

9.6. Forholdet til Århus-konventionen

Lovforslaget lever op til kravene i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen). EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og konventionen er derfor også til 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 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Århus-konventionens artikel 6 og 7 indeholder regler om offentlig deltagelse i afgørelser vedrørende konkrete aktiviteter samt i politikker, programmer og planer vedrørende miljøet. Bestemmelsen i artikel 6 finder anvendelse i forbindelse med afgørelser om, hvorvidt der skal gives tilladelse til forslag til aktiviteter, der er indeholdt i konventionens bilag I, samt i relation til afgørelser vedrørende foreslåede aktiviteter, som ikke er indeholdt i bilag I, men som kan have væsentlig indvirkning på miljøet. Med henblik herpå afgør konventionsparterne, om en sådan foreslået aktivitet skal være undergivet disse bestemmelser. Efter konventionens bilag I, pkt. 20, omfatter artikel 6, stk. 1, litra a, bl.a. alle aktiviteter, der ikke er dækket af bilagets øvrige punkter, men hvor offentlig deltagelse er påkrævet efter national lovgivning i forbindelse med en procedure til vurdering af miljøpåvirkninger.

I forhold til anlægsprojektet finder Århus-konventionen bl.a. anvendelse på de vurderinger af miljøpåvirkningerne, der er påkrævet efter VVM-direktivet, herunder ændringer af projektet, der kan have væsentlig virkning på miljøet. Trafikstyrelsens godkendelse af ændringer mv. i anlægsprojektet efter den foreslåede bestemmelse i § 3 træder i stedet for en normal VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning, og udgør i relation til VVM-direktivet det tilladelsesmæssige grundlag for projekteringen og anlæggelsen af en ny Storstrømsbro med tilhørende landanlæg mv. Denne afgørelse – samt de bagvedliggende planvedtagelser – er derfor omfattet af Århus-konventionens artikel 6 og 9, stk. 2, og VVM-direktivets artikel 11. Det samme gælder de foreslåede regler om supplerende VVM-vurdering i forslaget til § 3, stk. 2.

Konventionen finder endvidere anvendelse på anlægsloven. Da anlægsloven vedtages efter betingelserne for anvendelse af VVM-direktivets undtagelsesbestemmelse i artikel 1, stk. 4 (tidligere), opfylder anlægsloven, herunder implementeringsredegørelsen, samtidig krav om offentlighedens inddragelse efter Århus-konventionen.

Efter Århus-konventionens artikel 8, 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.

Det følger af EU-Domstolens dom af 18. oktober 2011 de forenede sager C-128/09 – C-131/09, C-134/09 og C-135/09, Boxus og Roua m.fl., præmis 57, at Århuskonventionens artikel 9, stk. 2, og VVM-direktivets artikel 11 skal fortolkes således, at når et projekt, som er omfattet af disse bestemmelsers anvendelsesområde, er vedtaget ved en lov, skal spørgsmålet om, hvorvidt denne lov opfylder betingelserne i VVM-direktivets artikel 1, stk. 4 (nu artikel 2, stk. 5), i henhold til nationale processuelle regler kunne prøves ved en domstol eller et ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ. Det følger endvidere af 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. Også denne forpligtelse anses i relation til nærværende lovforslag for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål. Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, må procedurer omfattet af bestemmelsens ikke være uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen. 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 anlægslovs forenelighed med f.eks. VVM-direktivet for de danske domstole. Tilsvarende gælder for afgørelser truffet efter anlægsloven eller efter love eller regler omfattet af forslaget til § 14. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, præciseres i forslagets § 15, at retten ved

søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

10. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 22. december 2014 til den 23. januar 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Vordingborg Kommune, Guldborgsund Kommune, Region Sjælland, Søfartsstyrelsen, Naturstyrelsen, Kystdirektoratet, Miljøstyrelsen, Kommunernes Landsforening, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Erhverv, DI Transport, Dansk Transport og Logistik (DTL), ITD, Movia, Forenede Danske Motorejere (FDM), Rådet for Sikker Trafik, Dansk Cyklistforbund, Dansk Byggeri, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Vejforening, Rådet for Bæredygtig Trafik, Det Økologiske Råd, Dansk Ornitologisk Forening og Dansk Vandreraug.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Transportudvalget, ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

11. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Udgift for staten til anlæg af broen inkl. tilknyttede delprojekter og aktiviteter herunder nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro på 4,5 mia. kr. Udgifter til drift og vedligehold af vej, bane og bro.
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Begrænset meradministration for Vejdirektoratet i anlægsfasen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Øget beskæftigelse i bygge- og anlægssektoren i anlægs- og nedrivningsperioden. Anlæg af en ny Storstrømsbro vil forbedre trafikafviklingen for bane- og vejtrafik på strækningen, og derved reducere transportudgifterne for erhvervslivet. Det vil forbedre virksomhedernes muligheder for at have et effektivt samspil med kunder, underleverandører og samarbejdspartnere.	Virksomheder der eksproprieres vil lide et økonomisk tab, som dog kompenseres ved ekspropriationsforretningen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Miljømæssige konsekvenser	Den samlede støjbelastning i området falder i forhold til 0-	Arealindgreb, barrierevirkning og forstyrrelser af befolkning, natur,

	alternativet, der er den fremskrevne situation, hvis broen ikke bliver anlagt.	landskab og kulturmiljø bl.a. ved nye dæmningsanlæg på land og barriere for mennesker og dyr. Forstyrrelser af befolkning og natur vil især være knyttet til anlægsfasen. Der er dog indarbejdet en række afværgeforanstaltninger i projektet mhp kompensere indvirkningerne på miljøet.
Forholdet til EU-retten	De gennemførte miljøundersøgelser og høringer opfylder kravene i EU-retten. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til Rådets direktiver bliver hverken direkte eller indirekte berørt af vejanlægget. Det vil gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af vejanlægget	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

I § 1, stk. 1, nr. 1 foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro med tilhørende landanlæg forsynet med en dobbeltrettet fælles cykel/gangsti over Storstrømmen mellem Masnedø og Falster.

Transportministeren bemyndiges således til at anlægge den ca. 4 km lange vej- og jernbanebro og yderligere i alt ca. 6,5 km nyt vejanlæg på land, hvoraf ca. 4,5 km udgøres af lokale veje og service-veje på hhv. Masnedø og Falster, samt ca. 2 km jernbaneanlæg på land på strækningen mellem Masnedsundbroen til det eksisterende jernbanetracé ved Gåbense på Falster.

I § 1, stk. 1, nr. 2 foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at gennemføre relaterede projekter, herunder omlægning af søkabler mellem Falster og Masnedø/Sjælland, nødvendig omlægning af kabler på Sjælland, Masnedø og Falster, klappning af overskydende materiale fra havbunden, anlæg af ny sejlrende til Orehoved Havn og råstofindvinding til søs eller på land.

Den fysiske omlægning af søkabler og kabler på Sjælland, Masnedø og Falster gennemføres af de pågældende ledningsejere, medmindre anden aftale er indgået herom. Søkabler og kablerne på ejendommene antages at ligge på det almindelige gæsteprincipps vilkår. I det omfang Vejdirektoratet påtager sig et erstatningsretligt ansvar udenfor gæsteprincippet kan erstatningskrav gøres gældende efter dansk rets almindelige regler.

I § 1, stk. 1, nr. 3 foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at nedrive den eksisterende Storstrømsbro mellem Masnedø og Falster, når den ny Storstrømsbro er anlagt og taget i brug.

I stk. 2 foreslås de strækninger, som lovforslaget omhandler, altså linjeføringen af den ny Storstrømsbro inkl. landanlæg og den eksisterende Storstrømsbro, illustreret på kortet i lovforslagets bilag 1. Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 2 og bilag 1.

Til § 2

I henhold til den foreslåede bestemmelse i § 2, skal anlægsprojektet gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog §§ 3 og 4.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets §§ 1 med bilag 1 og projektbeskrivelsen i lovforslagets afsnit 2.

Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, det vil sige de VVM-redegørelser og vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven. Anlægsloven træder i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige VVM-regler, og anlægsloven udgør også godkendelsen af anlægsprojektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Ved meddelelse af en VVM-tilladelse efter de almindelige regler 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 VVM-redegørelse, og således holder sig inden for de miljømæssige vurderinger, der fremgår af redegørelsen (idet grænserne dog kan være skærpede i andre vilkår eller afgørelser mv. vedrørende projektet).

Bestemmelsen i § 2 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. I henhold til denne bestemmelse påhviler det således Vejdirektoratet, der er bygherre og i praksis dennes entreprenører, at udføre de pågældende bygge- og anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet, herunder påvirkninger af Natura 2000-områder, holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. ovenfor. Det er transportministeren, der fører tilsyn hermed.

Som det fremgår af henvisningen til §§ 3-4, indebærer bestemmelsen i § 2 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette sker i overensstemmelse med reglerne i §§ 3-4.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. § 14.

Bestemmelsen tager navnlig sigte på ændringer mv. i anlægsfasen, som ikke kan holdes inden for de udførte vurderinger af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet i den VVM-redegørelse, som er tilvejebragt forud for anlægsloven, eller supplerende VVM-redegørelser, som måtte være tilvejebragt efter § 3. Det kan både dreje sig om ændringer i de fysiske anlæg og om ændringer i byggeaktiviteterne i anlægsfasen. Bestemmelsen finder alene anvendelse i anlægsfasen, indtil anlægsprojektet i sin helhed er færdigt. Derefter vil anlægget og eventuelle behov for at foretage ændringer eller udvidelser af anlægget være reguleret af de almindelige regler i natur- og miljølovgivningen.

Bestemmelsen gælder ændringer eller udvidelser, når disse kan være til skade for miljøet, hvilket svarer til pkt. 13 a i VVM-direktivets bilag II. Der forventes ikke at kunne blive tale om ændringer eller udvidelser omfattet af pkt. 24 i VVM-direktivets bilag I (obligatorisk VVM-pligt), men i givet fald vil disse også være omfattet af bestemmelsen. Det følger af VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, at bl.a. sådanne ændringer eller udvidelser af allerede godkendte projekter skal være undergivet et krav om tilladelse.

Begrebet ”ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet” skal forstås i overensstemmelse med det tilsvarende begreb i VVM-direktivets bilag II, pkt. 13 a, og VVM-bekendtgørelsens bilag 2, pkt. 14.

Kravet om forudgående tilladelse gælder også i de tilfælde, hvor en screening efter stk. 2 fører til, at der ikke skal gennemføres supplerende VVM. Trafikstyrelsen kan også fastsætte vilkår for en sådan tilladelse bl.a. efter eventuelle regler fastsat i medfør af stk. 3, nr. 4, jf. nedenfor.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i *stk. 2*, at Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse fra Vejdirektoratet afgør, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, inden der gives tilladelse efter stk. 1 (screening). Vejdirektoratet udarbejder i så fald den supplerende VVM-redegørelse. Trafikstyrelsen foretager offentliggørelse af redegørelsen med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder. Den tiltænkte proces indebærer, at Vejdirektoratet som bygherre skal anmelde ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet.

De nærmere krav til anmeldelsen kan fastsættes i regler i medfør af *stk. 3, nr. 1*. Ellers følger kravene blot af bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet (VVM). Anmeldelsen skal være forudgående, og projektændringer og -udvidelser, der kan være til skade for miljøet, må ikke påbegyndes, før Trafikstyrelsen har truffet afgørelse efter stk. 1.

Trafikstyrelsens afgørelse om, hvorvidt der er pligt til at udarbejde en supplerende VVM-redegørelse (screening) skal træffes i overensstemmelse med de almindelige kriterier i VVM-direktivets bilag III. Der kan fastsættes regler herom i medfør af stk. 3, nr. 3. Endvidere kan der fastsættes regler efter stk. 3, nr. 5 om at afgørelsen skal offentliggøres i overensstemmelse.

I overensstemmelse med VVM-direktivet er det fastsat, at den supplerende VVM-redegørelse udarbejdes af bygherren, altså Vejdirektoratet.

Der fastsættes i medfør af *stk. 3, nr. 2* regler om, at Trafikstyrelsen kan anmode andre myndigheder, herunder Banedanmark om relevante oplysninger og vurderinger til brug for både screeningen og, i tilfælde af VVM-pligt, den supplerende VVM.

Trafikstyrelsen skal påse, at den supplerende VVM-redegørelse overholder de krav til indholdet af redegørelsen som fremgår af bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet (VVM) eller eventuelt fremgår af regler fastsat i medfør af *stk. 3, nr. 3*, i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 5, jf. direktivets bilag IV.

Trafikstyrelsen foretager offentliggørelse af den supplerende VVM-redegørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder, og varetager behandlingen af indkomne høringssvar.

På grundlag af den foretagne høring træffer Trafikstyrelsen afgørelse om, hvorvidt projektændringen mv. kan tillades, eventuelt på vilkår. Der kan fastsættes regler herom i medfør af *stk. 3, nr. 4*. Afgørelsen skal offentliggøres i overensstemmelse med regler fastsat efter *stk. 3, nr. 5*.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren fastsætter nærmere regler om sagsbehandlingen, herunder om gennemførelsen af screeningen og den supplerende VVM samt om afgørelser efter stk. 1 og 2. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 vil sammen med reglerne fastsat i medfør af stk. 3 med virkning for anlægsprojektet erstatte de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, jf. bemærkningerne til stk. 4 nedenfor. Reglerne i medfør af stk. 3 vil blive fastsat i overensstemmelse med VVM-direktivet. Fastsættes der ikke sådanne regler, er det bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet (VVM), der er gældende.

Efter *nr. 1* kan der fastsættes regler om anmeldelsen efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafikstyrelsen, herunder om både formen og indholdet af bygherrens anmeldelse. Der kan bl.a. fastsættes regler om, hvilke oplysninger, der er nødvendige, for at en screening kan foretages, samt regler om, at bygherren til anmeldelsen skal anvende et bestemt skema.

Efter *nr. 2* kan der fastsættes regler om pligt for andre myndigheder og Vejdirektoratet til at give de oplysninger, der er nødvendige for vurderingen af ændringer eller udvidelser efter stk. 2. Reglerne vil forpligte andre myndigheder, herunder Banedanmark og Vejdirektoratet, til på Trafikstyrelsens anmodning, at videregive relevante oplysninger og vurderinger til brug for både screeningen og, i tilfælde af VVM-pligt, den supplerende VVM. Oplysningerne skal stilles til rådighed for den bygherre, som skal forestå anmeldelsen henholdsvis udarbejde den supplerende VVM-redegørelse, jf. stk. 2.

Efter *nr. 3* kan der fastsættes regler om gennemførelsen af vurderinger efter stk. 2, herunder om fristen for høring af offentligheden. Bestemmelsen vedrører både den indledende vurdering af, om der er VVM-pligt (screeningen) og gennemførelsen af den supplerende VVM, hvor dette er påkrævet, herunder udarbejdelsen af den supplerende VVM-redegørelse samt høringen af offentligheden og berørte myndigheder over denne redegørelse.

Fastsættes der regler, er det hensigten at reglerne, som i væsentlig udstrækning svarer til indholdet af VVM-bekendtgørelsens § 3, jf. bilag 3 (Afgørelse om VVM-pligt/ikke VVM-pligt), § 4 (Fastlæggelse af VVM-redegørelsens indhold (scoping)), § 5, jf. bilag 4 (VVM-redegørelsen) og § 6 (Høring af offentligheden over VVM-redegørelsen). Reglerne vil dog skulle fastsættes under hensyn til, at de alene angår dette anlægsprojekt bl.a. derved, at en supplerende VVM efter anlægsloven ikke gennemføres i tilknytning til en kommunal planlægningsproces, som det normalt er tilfældet ved VVM efter planloven. Der vil endvidere kunne tages hensyn til, at § 8 alene angår projektændringer mv. og supplerende miljøvurderinger i forhold til det VVM-materiale, som har været genstand for offentlige høringer mv. Den supplerende VVM-redegørelse vil af disse grunde kunne have et i sammenhængen begrænset omfang.

For så vidt angår høringen af offentligheden vil der også kunne fastsættes en frist, som er kortere end efter VVM-bekendtgørelsen (8 uger), idet VVM-direktivet kræver en minimumsfrist på 30 dage.

Efter *nr. 4* kan der fastsættes regler om, at Trafikstyrelsen kan fastsætte vilkår for afgørelsen om tilladelse efter stk. 1, herunder om indholdet af sådanne vilkår. Der skal kunne fastsættes vilkår om, at bygherren skal iværksætte bestemte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe eller neutralisere de skadelige virkninger på miljøet, som kan fremgå af den supplerende miljøkonsekvensvurdering, når en sådan vurdering er tilvejebragt. Der skal endvidere kunne fastsættes vilkår, som varetager hensyn efter de regler i natur- og miljølovgivningen, som er fraveget ved lovforslagets §§ 7 og 8. Desuden skal der kunne fastsættes de vilkår, der anses for at være væsentlige forudsætninger for godkendelsen af projektændringen mv.

Der skal også kunne fastsættes vilkår, f.eks. om afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen, i de tilfælde, hvor der meddeles tilladelse til ændringen mv., uden at der er gennemført supplerende VVM, fordi screeningen har konkluderet, at der ikke er VVM-pligt.

Efter *nr. 5* kan der fastsættes regler om offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af den supplerende VVM-redegørelse. Reglerne skal opfylde VVM-direktivets krav til offentliggørelse af miljøvurderingerne og grundlaget for disse samt om offentliggørelse af de omhandlede afgørelser, herunder også afgørelser om, at der ikke er VVM-pligt. Bestemmelsen om eventuel udelukkende digital annoncering svarer til planlovens § 11 g, stk. 2, 3. punktum, og § 11 h, stk. 2.

Det foreslås i *stk. 4*, at med de fravigelser, der følger loven, finder bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet (VVM) anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1, medmindre der er fastsat regler efter stk. 3.

Bestemmelserne i stk. 1 og 2 er i sig selv en fravigelse af de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning. Fastsættes der yderligere regler i medfør af stk. 3, vil disse regler således erstatte de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, herunder VVM-reglerne i planloven, kystbeskyttelsesloven og råstofloven samt bekendt-

gørelse nr. 764 af 23. juni 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning, bekendtgørelse nr. 579 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet, som er udstedt i medfør af bl.a. kystbeskyttelsesloven, og bekendtgørelse nr. 1422 af 12. december 2011 om miljømæssig vurdering af råstofindvinding på havbunden (VVM), som er udstedt i medfør af råstofloven.

Det foreslås i *stk. 5*, at Trafikstyrelsens afgørelser efter *stk. 1 og 2* ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Bestemmelsen omfatter både screeningsafgørelser om, hvorvidt der skal gennemføres en supplerende VVM (VVM-pligt), og afgørelser om VVM-tilladelse, herunder om vilkår for en sådan tilladelse. Forslaget om afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af hensyn til anlægsprojektets fremdrift og økonomi samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere mv. i anlægsperioden. Afgørelserne vil derimod kunne indbringes for domstolene, jf. lovforslagets § 19.

Til § 4

I § 9, *stk. 1 og 2*, foreslås, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Såfremt Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse fra Vejdirektoratet, jf. § 3, *stk. 2*, vurderer, at en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal Trafikstyrelsen foretage en nærmere konsekvensvurdering af virkningerne af ændringen eller udvidelsen på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningen for det pågældende område. Viser vurderingen, at ændringen eller udvidelsen vil skade Natura 2000-området, kan Trafikstyrelsen ikke meddele tilladelse til det anmeldte, medmindre de særlige betingelser for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt, jf. nedenfor.

De foreslåede bestemmelser svarer til § 7, *stk. 1 og 2*, i bekendtgørelse nr. 408 af 1. maj 2007 om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter med senere ændringer (habitatbekendtgørelsen), som gennemfører artikel 6, *stk. 3*, i habitatdirektivet (92/43/EØF).

Det foreslås, at Trafikstyrelsen tillægges kompetencen til at behandle anmeldte projektændringer mv. i forhold til Natura 2000-reglerne. Der henvises herved til afsnit **x.x** i de almindelige bemærkninger og lovforslagets § 14 med bemærkninger.

De foreslåede bestemmelser stiller krav om, at Trafikstyrelsen foretager en foreløbig vurdering af den anmeldte projektændring eller -udvidelse (screening). Den foreløbige vurdering udføres for at vurdere, om projektændringen mv. kan have en væsentlig påvirkning på et Natura 2000-område. Formålet med den foreløbige vurdering er at tage stilling til, om ændringen mv. har en karakter, så en nærmere konsekvensvurdering er påkrævet. Vurderingen er udtryk for et kvalificeret skøn.

Det følger af EU-Domstolens praksis vedrørende habitatdirektivets artikel 6, *stk. 3*, jf. bl.a. dom af 7. september 2004 i sag C-127/02 Waddenzee (præmis 45), at såfremt det på baggrund af objektive kriterier ikke kan udelukkes, at projektændringen mv. i sig selv eller i forbindelse med andre projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der gennemføres en sådan nærmere konsekvensvurdering. Hvis en væsentlig påvirkning kan udelukkes på grundlag af screenings resultat, kan ændringen mv. tillades efter *stk. 1*.

Når der som følge af screeningen er gennemført en konsekvensvurdering, følger det af EU-Domstolens dom i sag C-127/02 (præmis 59), at Trafikstyrelsen kan meddele tilladelse til det anmeldte, såfremt styrelsen

ud fra denne vurdering, under hensyn til bevaringsmålsætningen for Natura 2000-området, har opnået vished for, at projektændringen mv. ikke vil skade Natura 2000-områdets integritet (udpegningsgrundlaget). Dette er tilfældet, når det ud fra et videnskabeligt synspunkt uden rimelig tvivl kan fastslås, at der ikke er sådanne virkninger. I modsat fald skal Trafikstyrelsen meddele afslag på det anmeldte, og projektændringen kan ikke gennemføres, medmindre betingelserne i habitatbekendtgørelsens § 10 og habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt. Der henvises til bemærkningerne til stk. 5 nedenfor.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om gennemførelsen af screeningen og habitatkonsekvensvurderingen samt om afgørelser efter *stk. 1* og *2*.

Hvis det findes hensigtsmæssigt, kan der udstedes en samlet bekendtgørelse med reglerne fastsat i medfør af *stk. 3* og § 3, *stk. 3*. Forslaget til *nr. 1-5* svarer, med enkelte tekniske forskelle, til lovforslagets § 3, *stk. 3*, *nr. 1-5*. Der henvises således til bemærkningerne vedrørende disse bestemmelser.

Om *nr. 4* bemærkes herudover, at regler fastsat i medfør af denne bestemmelse vil sikre, at Trafikstyrelsen ved meddelelse af tilladelse efter *stk. 1* også kan stille vilkår om f.eks. afhjælpende foranstaltninger med henblik på at undgå eller reducere projektændringens eventuelle negative virkninger på et Natura 2000-område. Det gælder også i tilfælde, hvor der meddeles tilladelse til ændringen mv., uden at der er gennemført en habitatkonsekvensvurdering, fordi screeningen har konkluderet, at der ikke er en væsentlig påvirkning af et Natura 2000-område.

Efter *nr. 6* kan der fastsættes regler om en samordnet og/eller fælles procedure for den supplerende VVM og habitatkonsekvensvurderingen, når en ændring mv. udløser krav om vurderinger efter både VVM- og Natura 2000-reglerne. Af VVM-direktivets artikel 2, *stk. 3*, fremgår bl.a., at for projekter, for hvilke kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører fra både VVM-direktivet og habitatdirektivet, skal medlemsstaterne, hvor det er relevant, sikre, at der fastlægges en samordnet og/eller fælles procedure, der opfylder kravene i begge EU-regelsæt. Eventuelle regler fastsat i medfør af *nr. 6* vil gennemføre artikel 2, *stk. 3*, i forhold til projektændringer mv. på anlægslovens område, idet der kan være tilfælde, hvor eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet udløser krav om supplerende konsekvensvurdering efter både § 3 (VVM) og § 4 (Natura 2000). Der henvises til afsnit x.x i de almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 14 med bemærkninger.

I *stk. 4* er det foreslået, at med de fravigelser, der følger af loven, finder bekendtgørelse om udpegnings- og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af *stk. 1*. Fastsættes der regler efter *stk. 3*, finder §§ 7-9 i bekendtgørelsen nævnt i 1. pkt. ikke anvendelse.

Såfremt en konsekvensvurdering gennemført efter *stk. 2* viser, at den anmeldte ændring eller udvidelse vil skade et Natura 2000-område, kan Trafikstyrelsen som udgangspunkt ikke meddele tilladelse til det anmeldte, jf. *stk. 2*, 2. pkt. I *stk. 5* er det dog foreslået, at Trafikstyrelsen kan fravige *stk. 2*, 2. pkt., efter reglerne i habitatbekendtgørelsens § 10, som gennemfører fravigelsesbestemmelsen i habitatdirektivets artikel 6, *stk. 4*. Om artikel 6, *stk. 4* henvises til afsnit 18.3 i de almindelige bemærkninger.

Det følger af habitatbekendtgørelsens § 10, at et projekt, der kan skade et Natura 2000-område, alligevel kan gennemføres under en række kvalificerede betingelser og en procedure, der omfatter en orientering af EU-Kommissionen, eller, såfremt projektet kan skade såkaldt prioriterede arter og naturtyper (særligt sjæld-

ne eller specielle), indhentelse af en udtalelse fra Kommissionen, medmindre projektet gennemføres af hensyn til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet. Proceduren forudsætter en inddragelse af Miljøministeriet (Naturstyrelsen), inden Trafikstyrelsen træffer afgørelse.

I stk. 6 er det foreslået, at Trafikstyrelsens afgørelser efter stk. 1, 2 og 5 og efter regler fastsat i medfør af stk. 3 ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Bestemmelsen omfatter både screeningsafgørelser om, hvorvidt der skal gennemføres en konsekvensvurdering, og afgørelser om tilladelse, herunder om vilkår for en sådan tilladelse. Forslaget er begrundet i hensyn til anlægsprojektets fremdrift og økonomi. Afgørelserne vil derimod kunne indbringes for domstolene, jf. lovforslagets § 15.

Til § 5

I § 5 foreslås det, at lov om miljøvurdering af planer og programmer finder ikke anvendelse på anlægsprojektet.

Af hensyn til klarheden om, hvilke miljøvurderingsprocedurer der skal følges i tilfælde af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet for en ny Storstrømsbro med tilhørende landanlæg mv., foreslås det at lov om miljøvurdering af planer og programmer (miljøvurderingsloven) ikke finder anvendelse på anlægsprojektet.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at eventuelle beslutninger om ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter lovens ikrafttræden ikke vil være omfattet af miljøvurderingsloven, uanset om sådanne ændringer mv. måtte udløse krav om supplerende VVM-procedure og/eller habitatvurdering efter lovforslagets §§ 3 og 4.

Det bemærkes herved også, at planlovens regler om tilvejebringelse af regionale udviklingsplaner, kommune- og lokalplaner ikke finder anvendelse på anlægsprojektet, jf. lovforslagets § 12, stk. 2, og at eventuelle ændringer eller udvidelser af projektet heller ikke i øvrigt udløser krav om nye planvedtagelser på kommunalt, regionalt eller statsligt niveau.

Der henvises til bemærkningerne i afsnit 9.2.

Til § 6

I § 6, stk. 1 foreslås det, at Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til yngle- og rasteområder for arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse som følge af anlægsprojektet.

I stk. 2. foreslås det, at Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger for at modvirke, at fugle eller arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden. Vejdirektoratet foretager endvidere afværgeforanstaltninger af hensyn til fugles æg og reder.

Bestemmelsen stk. 1 og 2 giver Vejdirektoratet hjemmel til at iværksætte afværgeforanstaltninger for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, og som er nødvendige af hensyn til den generelle naturbeskyttelse, herunder hensynet til de EU-retlige forpligtelser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at tilgodese disse hensyn iværksættes der gennem anlægsloven afværgeforanstaltninger, bl.a. for i nødvendigt omfang at modvirke til, at anlægsarbejdet ikke har en skadelig virkning for arterne og bestandene.

I VVM-redegørelsen og implementeringsredegørelsen er beskrevet en række konkrete afværgeforanstaltninger, som iværksættes i nødvendigt omfang. Andre mulige afværgeforanstaltninger vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projektet.

Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i VVM-redegørelsen, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger og den i implementeringsredegørelsen forudsatte etablering af erstatningsbiotoper mv. er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne naturbeskyttelseslovens § 29 a og til § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lov om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektivets art. 5 og habitatdirektivets art. 12 og artsfredningsbekendtgørelsen.

Der kan endvidere blive behov for at udføre foranstaltninger for at afværge skade på de Natura 2000-områder, som påvirkes i projektet.

I stk. 3 foreslås, at Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til naturbeskyttelsen i øvrigt. Bestemmelsen i stk. 3 giver Vejdirektoratet hjemmel til at iværksætte andre afværgeforanstaltninger, som er nødvendige af hensyn til naturbeskyttelsen. Med bestemmelsen vil blandt andet områder, der er omfattet af § 3 i naturbeskyttelsesloven, kunne erstattes, hvis de påvirkes af projektet.

Til § 7

I § 7, stk. 1 foreslås det, at kapitel 6 i lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf finder ikke anvendelse på ufarlige havbundsmaterialer, som flyttes inden for overfladevand med henblik på landindvinding i anlægsprojektet.

Udtrykket ”ufarlige” svarer til affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3’s betingelse om, at materialerne skal være ”ikke-farlige”.

Bestemmelsen forventes kun at angå de ca. 5 % af materialet, som vurderes at være affald (gytje, tørv mv.). Disse dele af havbundsmaterialerne skal kun anvendes til landopfyldning. Bestemmelsen finder derfor kun anvendelse, hvis de omfattede havbundsmaterialer med ringe geotekniske egenskaber anvendes til landopfyldning.

Materialer, der anvendes på land eller klappes andetsteds på søterritoriet, vil ikke være omfattet af bestemmelsen. Disse materialer skal i stedet behandles efter de almindelige regler. Det er dog forventningen, at hovedparten (ca. 95 pct.) af havbundsmaterialerne alligevel vil falde uden for affaldsdefinitionen, fordi de ikke vurderes at være affald, men derimod et biprodukt, jf. affaldsdirektivets artikel 5 og affaldsbekendtgørelsens § 2, stk. 2.

I § 7, stk. 2 foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om, hvornår havbundsmaterialer er ufarlige, jf. stk. 1. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om prøvetagning, egenkontrol, tilsyn og håndhævelse af disse regler.

Det er hensigten, at transportministeren i samarbejde med miljøministeren bl.a. vil fastsætte nærmere regler med grænseværdier for indholdet af farlige stoffer i havbundsmaterialerne, prøvetagning og egenkontrolprogram for de materialer, som anvendes til landopfyldning. Disse regler skal sikre, at havbundsmaterialerne er ufarlige, og at betingelsen i affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3, dermed er opfyldt. Farligt affald er defineret i affaldsdirektivets artikel 3, nr. 2, og affaldsbekendtgørelsens § 3, nr. 22.

Til nr. 8

I § 8 foreslås det, at bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, herunder selve Storstrømmen, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1, stk. 1, nr. 1-3 nævnte arbejder, alene varetages af transportministeren efter denne lov.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at med virkning fra lovens ikrafttræden vil kompetencen til at træffe afgørelser efter museumsloven for så vidt angår arealer, herunder selve Storstrømmen, der er nødvendige for gennemførelsen af det i § 1, stk. 1, omhandlede anlæg ophøre.

Transportministeren vil således i medfør af det foreslåede stk. 1 blive bemyndiget til at helt eller delvist afkræve beskyttelsen af fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven. Det bemærkes, at transportministeren under alle omstændigheder vil følge principperne i museumsloven.

På baggrund af registrerede arkæologiske fund og fortidsminder gennemføres prøvegravninger, inden anlægsarbejdet igangsættes. Herved begrænses sandsynligheden for, at der vil fremkomme hidtil ukendte arkæologiske lag i forbindelse med anlægsarbejdet.

Hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal anlægsmyndigheden standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter blive anmeldt til Kulturministeriet, som vil blive anmodet om at vurdere, hvorvidt arbejdet kan fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

Transportministeren vil i stedet efter denne lov vurdere de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til det konkrete anlægsprojekt. Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af denne bestemmelse inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne. Vejdirektoratet vil i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet samarbejde med de relevante myndigheder.

Til § 9

I *stk. 1* foreslås, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lov om planlægning, byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse, lov om råstoffer og lov om kystbeskyttelse samt regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Med bestemmelsen foreslås, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med arbejder til brug for anlægsprojektet ikke følger de normale regler i de respektive love og afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn. Afgørelserne kan imidlertid fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom.

Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de 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 mv. efter lovene. 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 kommunalbestyrelsen og de statslige myndigheder kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af sagen.

De omhandlede aktiviteter og arbejder forudsætter i nogle tilfælde forudgående VVM-vurdering og -tilladelse. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i VVM-redegørelsen, og der skal ikke foretages en ny VVM-procedure. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i den gennemførte VVM, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love. Den foreslåede bestemmelse i § 3 om VVM-procedure ved ændringer af projektet finder dog anvendelse ved væsentlige ændringer i anlægsfasen i forhold til det tidligere vurderede. Der henvises i den forbindelse til bemærkningerne til lovforslagets § 3.

Afskæring af klageadgangen gælder alene under anlægsfasen af projektet og finder dermed ikke længere anvendelse, når forbindelsen er anlagt, uanset om der herefter måtte være behov for afgørelser efter de nævnte love.

I *stk. 2* foreslås, at Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de i *stk. 1* nævnte love kan påklages af Vejdirektoratet til transportministeren.

Vejdirektoratet kan efter bestemmelsen indbringe kommunale afgørelser, herunder f.eks. et vilkår, efter de i *stk. 1* nævnte love for transportministeren som administrativ klageinstans. Transportministerens behandling af disse klagesager er, som i *stk. 1*, fortsat reguleret af de nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer mv. efter lovene, fortsat gælder. 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 det samlede bygge og anlægsprojekt.

I *stk. 3*, foreslås, at Transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i *stk. 1* nævnte love i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojektet.

Transportministeren bemyndiges med bestemmelsen til for sager, der vedrører anlægsprojektet, at kunne overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i *stk. 1* nævnte love i enkeltsager. Adgangen vedrører alene kompetencen 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, 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 projektet. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til *stk. 2*, hvis en kommune ikke træffer afgørelse i en sag, der er væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren skal - ligesom efter *stk. 2* - træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i *stk. 1*, idet hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet dog, hvis det er muligt efter de pågældende love, kan tillægges betydning.

I *stk. 4* foreslås, at 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.

I *stk. 5* foreslås, at transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter *stk. 2* og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i *stk. 1* nævnte love, inden for den pågældende kommune.

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen til brug for transportministerens behandling af klagesager eller call-in-sager efter *stk. 2* og 3 har pligt til at tilveje-

bringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i stk. 1 nævnte love, inden for den pågældende kommune. Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren kan få de oplysninger, som kommunalbestyrelsen ligger inde med – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83.

Til § 10

Anlægget af den foreslåede nye Storstrømsforbindelse vil så vidt muligt blive tilrettelagt således, at unødige støj og andre forureninggener i videst mulige omfang søges undgået. I forbindelse med anlægget kan det imidlertid ikke undgås, at der i perioder vil ske overskridelse af de normalt anvendte grænser for støj, som kommunerne anvender i forbindelse med vurdering af støjgener i forbindelse med anlægsarbejde. F.eks. vil arbejdet så vidt muligt blive gennemført i dagtimerne, men hensynet til hurtig gennemførelse bl.a. ift. Naturhensyn, gunstige vejforhold, årstid og samfundsøkonomiske grunde gør, at det også vil være nødvendigt, at der arbejdes i aften- og nattetimer.

Det er som udgangspunkt kommunen, der på dette område har kompetencen efter miljøbeskyttelsesloven. Således kan Vordingborg og Guldborgsund Kommuner fastsætte bindende støjkrav i form af f.eks. krav, påbud eller forbud i forbindelse med anlægsarbejdet med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 og §§ 68 og 69.

Erfaring fra andre store anlægsprojekter viser dog, at den almindelige miljøretlige regulering ikke altid er egnet til at håndtere de udfordringer, som store anlægsprojekter indebærer. Reguleringen kan afstedkomme store forsinkelser for anlægsprojektets færdiggørelse med store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge, og der kan derfor vise sig et behov for at håndtere problemerne på anden vis end forudsat ved den almindelige miljøretlige regulering.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1, 1. pkt.*, skabes der hjemmel til, at transportministeren kan udstede regler om forurening og gener fra gennemførelse af de i § 1 nævnte anlæg. Bestemmelsen omfatter alene forurening og gener, som normalt ville skulle reguleres efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5, og ikke andre forureninger og gener, som fremkommer ved gennemførelsen af anlægsprojektet, såsom de, der er reguleret i f.eks. vandforsyningsloven.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transportministeren kan varetage beskyttelseshensynene efter miljøbeskyttelsesloven i medfør af lovforslaget ved at fastsætte grænseværdier for den tilladelige forurening og gene der udgår fra anlægsprojektets byggepladser og projektområder. Transportministeren vil i givet fald herved tage udgangspunkt i principperne i miljøbeskyttelsesloven, og der tilsigtes som udgangspunkt ikke et lavere beskyttelsesniveau end normalt, medmindre væsentlige hensyn til anlægsprojektets gennemførelse tilsiger det.

Bestemmelsen medfører således, at anlægsprojektet i et tilfælde, hvor en lokal forskrift, et påbud eller et vilkår i en afgørelse eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, ved transportministerens regeludstedelse kan prioriteres højere end hensynet til de lokale interesser, som normalt vil blive varetaget i medfør af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf.

Transportministerens skal endvidere ved fastsættelse af regler, herunder grænser for forurening eller gener, sørge for, at relevante EU-retlige regler overholdes. Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage andre offentlige myndigheder som er sagkyndige på det relevante område.

Der henvises nærmere til afsnit 2.7 og 8.2. i de almindelige bemærkninger om fastsættelsen af grænser for forurening og gener.

Endvidere giver *stk. 1, 2. pkt.* i forslaget transportministeren adgang til at fastsætte regler om egenkontrol, herunder om at lade egenkontrollen gennemføre af sagkyndige, herunder af autoriserede, akkrediterede eller lignende sagkyndige og tilsvarende laboratorier, samt fastsætte regler om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Transportministeren kan i den forbindelse bl.a. bestemme, at miljøbeskyttelseslovens tilsyns- og håndhævelsesbestemmelser helt eller delvist også finder anvendelse i forhold til de udstedte regler. Ministeren kan f.eks. også udpege tilsynsmyndigheden samt bestemme, at tilsynsmyndigheden kan meddele påbud til den ansvarlige om at give oplysninger, foretage målinger eller andre undersøgelser for egen regning mv. (miljøbeskyttelseslovens § 72).

Det vil normalt være en forudsætning for udnyttelse af den foreslåede hjemmel i § 10, stk. 1, at det kan godtgøres, at håndtering af miljøforholdene efter den gældende miljøretlige regulering vil medføre en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget i forhold til de forudsætninger for anlæg og tidsplan m.m., der er lagt til grund for dette lovforslag. Hvornår dette er tilfældet, beror på en konkret vurdering i hvert enkelt tilfælde og afhænger f.eks. af anlægsfasen og karakteren af arbejdet m.v. Det er dog klart, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af anlægget vil være omfattet. Forsinkelsen eller fordyrelsen skal således som minimum være væsentlig i relation til forudsætningerne for lovforslaget. Eksempelvis vil en mindre forsinkelse på f.eks. få dage således som altovervejende udgangspunkt ikke være tilstrækkeligt til at begrunde, at den almindelige miljøretlige regulering erstattes af regler udstedt med hjemmel i bestemmelsens stk. 1.

Hvorvidt der er tale om en væsentlig fordyrelse af anlægget vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det kan indgå som et moment, at der under normale omstændigheder vil skulle være tale om fordyrelse af anlægsprojektet med mindst 20 mio. kr., før en fordyrelse kan betragtes som væsentlig. Det er forudsat, at anlægsarbejdet gennemføres i henhold til en realistisk tidsplan, inklusive mulighed for eventuelle mindre forsinkelser. Ved vurderingen af, om en forsinkelse er væsentlig, bør der lægges vægt på, om en forsinkelse af et delprojekt også i sig selv medfører en forsinkelse af det samlede anlægsprojekt. Hvis det er muligt at tilpasse anlægsprojektets overordnede tidsplan, således at et forsinket delprojekt ikke har indflydelse på det samlede anlægsprojekts tidsplan, vil delprojektets forsinkelse ikke udgøre en væsentlig forsinkelse i bestemmelsens forstand. Hvorvidt en forsinkelse i øvrigt er væsentlig, vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et moment, at det samlede anlægsprojekt forsinkes med enkelte måneder.

Samlet set skal transportministeren ved den konkrete vurdering foretage en afvejning af de sundheds- og miljømæssige konsekvenser, som er årsag til forsinkelsen eller fordyrelsen, over for de økonomiske konsekvenser. Det er samlet set klart, at anvendelse af § 10 forudsætter, at der ud fra en samlet, konkret afvejning ellers vil være udsigt til en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægsprojektet i forhold til de budgetmæssige og tidsmæssige rammer, der er forudsætningen for lovforslaget.

Af *stk. 2* fremgår, at miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt og afgørelser, dvs. bl.a. påbud, forbud og dispensationer, truffet i medfør heraf ikke finder anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1. I det omfang transportministeren udsteder regler, overgår forureninger og generne til udelukkende at være reguleret af disse regler. Dette omfatter også et vilkår i en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 i det omfang, at dette er foreneligt med EU-retten.

Hvis der f.eks. fastsættes regler om støj for den del af projektområdet, der omfatter et eventuelt område til produktion af broelementer, vil disse regler træde i stedet for vilkår i miljøgodkendelse efter kapitel 5 i miljøbeskyttelsesloven.

Hvis der på tidspunktet, hvor der træffes afgørelse eller udstedes regler, verserer klagesager om lovligheden af afgørelser, herunder forbud eller påbud meddelt af Lolland Kommune eller Guldborgsund Kommune, vil Natur- og Miljøklagenævnet efter omstændighederne kunne færdigbehandle disse efter de gældende reg-

ler. De omhandlede afgørelser får imidlertid ikke fremadrettet virkning for gennemførelse af anlægsprojektet, når transportministeren har truffet afgørelse eller udstedt regler.

Anlægsprojektet vil give anledning til en række aktiviteter, som er omfattet af miljøbeskyttelsesloven. Det drejer sig bl.a. om produktionen af broelementer, betonproduktionsanlæg på arbejdsarealerne, støvpåvirkning fra oplag af bl.a. havbundssedimenter, støjpåvirkning fra landopfyldningen, anlægsprojektets affaldsfrembringelse mv. Disse aktiviteter er som udgangspunkt undergivet kommunernes kompetence efter miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf. Det er fortsat udgangspunktet, at miljøbeskyttelsesloven skal finde anvendelse på projektet. Bestemmelsen giver dog transportministeren mulighed for efter en konkret vurdering af behovet herfor, at træffe beslutning om at overtage andre myndigheders beføjelser efter loven og regler udstedt i medfør heraf. I sådanne tilfælde finder miljøbeskyttelseslovens regler ikke direkte anvendelse på projektet, idet transportministeren i stedet vil regulere forholdene i medfør af loven.

Transportministeren kan i hvert enkelt tilfælde, hvor transportministeren vælger at gøre brug af kompetencen efter stk. 1, nærmere angive forholdet mellem den udstedte regulering og den gældende miljøbeskyttelseslov.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.3 og 9.2.

Til § 11

Med forslaget til § 11, stk. 1, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om kompensation til beboere og sommerhusejere for gener og ulemper forbundet med gennemførelsen af anlægsprojektet, hvis transportministeren beslutter at regulere gener eller forurening ved udstedelse af regler i medfør af lovforslagets § 10. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter mv. Beboere er som udgangspunkt personer over 18 år, der har folkeregisteradresse i en bolig, som er påvirket af forurening eller gener, samtidig med at beboerne rent faktisk bor i boligen.

Et sommerhus skal forstås som en bolig, der anvendes som ferie- og fritidsbolig uanset zonestatus. Loven omfatter således fritidsboliger af enhver art, f.eks. traditionelle sommerhuse, fritidshuse og feriehus, hvor der ikke er tilladelse til helårsbeboelse, uanset om sommerhuset ligger i eller uden for et sommerhusområde. Denne afgrænsning er den samme, som finder anvendelse i relation til skattelovgivningen.

Bestemmelsen, der er fakultativ for transportministeren, svarer i hovedtræk til Cityringlovens (lov nr. 552 af 6. juni 2007) § 14 b, bortset fra at det præciseres, at også sommerhusejere er omfattet af reglen. Der kan navnlig være ret til kompensation, når den foreslåede bestemmelse i § 5 udnyttes på en måde, der giver entreprenørerne i anlægsprojektet adgang til forurening eller særligt geneforvoldende anlægsarbejde, f.eks. om aftenen og natten.

Det er med bestemmelsen hensigten at fastsætte regler om den praktiske tilrettelæggelse af ordningen. Der henvises herom til afsnit 2.5.3 i de almindelige bemærkninger.

Af stk. 2 følger, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Vejdirektoratet skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regulering efter § 10, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig af de boliger, som kommunalbestyrelsen har anvisningsret til efter almenboligloven eller får til rådighed efter byfornyelsesloven. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør.

Med bestemmelsen er det hensigten, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvornår beboere er berettiget til genhusning, herunder vedrørende beboere med særlige behov, regler om processen ved

anmodning om genhusning, om genhusningsaftalens omfang samt om dokumentation for flytteudgifter og andre udgifter, der skal godtgøres af Vejdirektoratet.

Transportministeren kan herudover bl.a. fastsætte, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen skal anvise en erstatningsbolig, hvis den enkelte beboer ikke selv kan finde et egnet forslag. Kommunen kan anvise såvel de boliger, som kommunen har anvisningsret til efter almenboligloven, som lejligheder, kommunen får til rådighed efter byfornyelsesloven. Lejemålet mellem beboer og udlejer indgås efter de almindelige regler herom, ligesom forholdet mellem kommunen og udlejerne fortsat reguleres af de almindelige regler. Bestemmelsen indebærer ikke fravigelse heraf, men giver udtrykkelig hjemmel til, at det kan pålægges kommunen at anvise de pågældende beboere en bolig til brug for midlertidig genhusning, selv om det ikke måtte være muligt at anvise hertil efter almenboligloven og byfornyelsesloven. Inden en eventuel udstedelse af reglerne, indledes der dialog med relevante kommuner.

Transportministeren kan endelig fastsætte nærmere regler om, hvornår en aftale om genhusning mellem beboeren og Vejdirektoratet skal ophøre, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

Stk. 2 indebærer endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om, at beboere, der ejer deres bolig, kan anmode Vejdirektoratet om at købe boligen til markedsprisen (overtagelse). Dette kunne eksempelvis være personer, der måtte være særligt følsomme over for gener mv. Dette vil være relevant ved særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold. Det er en forudsætning, at det er ejeren, som har fast bopæl i boligen.

Ved anmodning om overtagelse overtager Vejdirektoratet den pågældende bolig til eje og kan gensælge boligen på et senere tidspunkt. Eventuelle værditab eller værdistigninger er den tidligere ejer uvedkomme. Anmodning om overtagelse kan ikke indgives, hvis der er indgået aftale eller truffet afgørelse om kompensation eller genhusning, og en overtagelse afskærer ejeren fra senere at modtage kompensation eller søge genhusning. Overtagelse forudsætter, at det er retligt muligt for Vejdirektoratet at købe boligen.

Genhusning og overtagelse vil ikke være relevant for sommerhusejere, medmindre sommerhuset anvendes lovligt til helårsbeboelse.

Efter stk. 3 træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter reglerne udstedt i medfør af § 10, stk. 1 og 2, og § 11, stk. 1 og 2, hvis der ikke kan opnås enighed mellem parterne, eller der opstår uenighed om en indgået aftale. Ekspropriationskommissionen kan, hvis kommissionen finder det hensigtsmæssigt, behandle sådanne sager på skriftligt grundlag efter en høring af parterne i overensstemmelse med forvaltningslovens regler herom.

Hvis en sag indbringes for Ekspropriationskommissionen af beboeren eller ejeren, betaler Vejdirektoratet kompensation i overensstemmelse med sit tilbud, indtil endelig afgørelse foreligger. Genhusning kan først iværksættes, fra det tidspunkt hvor der foreligger en aftale eller en afgørelse herom, og i mellemtiden udbetales kompensation. Hvis en beboer indbringer en sag om kompensation for Ekspropriationskommissionen og efter en periode ønsker at overgå til genhusning, er vedkommende ikke afskåret herfra. Ekspropriationskommissionen afgør herefter, om den hidtil udbetalte kompensation skal forhøjes.

Kommissionen behandler sagen efter den regulering, der er udstedt efter forslaget til § 10 og § 11.

Efter stk. 4, skal sager om kompensation, genhusning og overtagelse i øvrigt behandles af Ekspropriationskommissionen efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5 fastslår, at kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 11, stk. 1 og 2, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og ikke medfører reduktion af sådanne ydelser. Efter bestemmelsen skal der derfor ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige efter den øvrige lovgivning samt ved beregningen af dissens størrelse, bort-

ses fra beløb, der er modtaget som kompensation for forurening og gener som følge af anlægget af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 (kompensationen). Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne for beløbene.

Reglen gælder også i den situation, hvor Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen, jf. § 11, stk. 3, eller de almindelige domstole træffer afgørelse om kompensation og beløb ydet ved genhusning efter regler udstedt i medfør af § 11, stk. 1 og 2. Bestemmelsen omfatter alle offentlige ydelser og indebærer, at der skal bortses fra kompensation for forurening og gener fra gennemførelsen af anlægsprojektet ved tilkendelse, beregningen af størrelsen og udbetalingen af disse ydelser. Bestemmelsen gælder for alle beløb, som beboere og ejere modtager fra Vejdirektoratet, enten som kompensation for gener som følge af anlægget af den ny Storstrømsbro, ed tilhørende langanlæg mv. eller i forbindelse med genhusning, herunder beløb til dækning af flytteudgifter, og beløb til brug for etablering af særlige og nødvendige indretninger mv.

Bestemmelsen fastslår endelig, at kompensation og øvrige beløb, herunder til genhusning, er skattefri. Kompensationen og beløbene medregnes ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst. Overtagelsesprisen ved overtagelse er endvidere ikke omfattet af skattefriheden og beskattes efter de gældende regler om avance ved salg af fast ejendom.

Stk. 6 bestemmer, at når der er udstedt regler i medfør af stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af en ny Storstrømsbro med tilhørende landanlæg mv..

Bestemmelsen indebærer, at regler udstedt i medfør af stk. 1, herunder om genhusning, at forurening og gener fra anlægget af den faste forbindelse over Femern Bælt ikke efter lov om byfornyelse og udvikling af byer kan betyde, at kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om, at en bygning er forbundet med sundhedsfare (kondemnering), jf. byfornyleslovens §§ 75-76, og at der efter disse regler skal ydes genhusning, jf. byfornyleslovens §§ 61-63. Bestemmelsen betyder, at kommunalbestyrelsen ved administration af byfornylesloven skal bortse fra forurening og gener fra gennemførelsen af anlægsprojektet. De øvrige regler i byfornyleslovens kapitel 9 finder heller ikke anvendelse.

Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyleslovens regler i øvrigt, og det er fortsat muligt at træffe afgørelse om kondemnering af andre grunde end forurening og gener, der udgår fra gennemførelsen af anlægsprojektet, herunder på grund af sætningsskader, brand- eller sammenstyrtningsfare som følge af gravearbejde mv.

Det bemærkes, at denne bestemmelse også gælder for verserende sager efter byfornyleslovens kapitel 9 ved lovens ikrafttræden. Når transportministeren har udstedt regler efter forslaget til § 6, stk. 1 og 2, vil kapitel 9 i byfornylesloven ikke finde anvendelse ved verserende spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af en ny Storstrømsbro med tilhørende landanlæg mv. Beboerne vil herefter kunne genhuses efter de nye mere gunstige regler, og eventuelle kondemneringssager mv. efter kapitel 9 i byfornylesloven bortfalder.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.5.3.

Til § 12

I § 12 foreslås, at bestemmelserne i §§ 5-11 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, der er omfattet af § 3, stk. 1, eller § 4, stk. 1.

Bestemmelsen medfører bl.a., at tilladte projektændringer også kan gennemføres uden anvendelse af den i § 7 og § 8 nævnte lovgivning og at der er mulighed for at fastsætte regler om forurening og gener efter §§ 5

og 6.

Til § 13

Efter den foreslåede hjemmel i stk. 1 bemyndiges transportministeren til at ekspropriere de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet i lovforslagets § 1.

Bemyndigelsen giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedpot mv. Når anlægsarbejderne er færdige, er udgangspunktet, at de midlertidigt eksproprierede arealer m.v. så vidt muligt reetableres og leveres tilbage til den oprindelige ejer.

For de boliger, der eksproprieres på grund af vibrationer og magnetfeltpåvirkning, kan Banedanmark vælge at nedrive boligen eller sælge den igen med den værdiforringelse, som kan følge af påvirkningen. Banedanmark kan i den forbindelse tilbyde de oprindelige ejere at købe deres bolig tilbage.

Erstatning fastsættes som beskrevet i den foreslåede § 15.

I *stk. 2* foreslås det, at transportministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af anlægsprojektet nævnt i § 1, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Bestemmelsen indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af projektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Endvidere foreslås det i *stk. 2*, at erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

De ordinære ekspropriationer til vejanlægget vil ske med hjemmel i *stk. 1* efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. *stk. 4*.

De ordinære ekspropriationer til vejanlæg af denne type kan normalt forventes gennemført 1½-3 år efter vedtagelsen af en anlægslov, da ekspropriationerne først kan gennemføres, når Vejdirektoratet har udarbejdet et detailprojekt, og ekspropriationskommissionen har afholdt de nødvendige besigtigelser.

Med forslaget vil transportministeren som nævnt få hjemmel til i særlige tilfælde at fremrykke ekspropriationstidspunktet for ejendomme, der berøres særligt indgribende af projektet.

Ved »særligt indgribende« sigtes almindeligvis til en situation, hvor det vurderes, at der er stor sandsynlighed for, at den pågældende ejendom vil blive totaleksproprieret i forbindelse med projektet. Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt forud for de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på særlige tilfælde kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, eller at ejendommen ønskes overtaget af særlige personlige årsager, herunder sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale forhold. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Erhvervsvirksomheder, der ofte drives i selskabsform, vil normalt ikke kunne opfylde kriteriet om »særlige personlige årsager« og vil derfor alene skulle opfylde kriteriet om at være særligt indgribende berørt af vejrprojektet for at kunne eksproprieres før linjebesigtigelsen.

Med *stk. 3* foreslås det, at ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til § 14

Lovforslagets § 14 vedrører forundersøgelser m.v. Lovgivningen på jernbaneområdet har siden 1920'erne indeholdt en bestemmelse om, at enhver grundejer måtte tåle, at jernbanemyndigheden foretog visse varslede undersøgelser på privat grund. Bestemmelsen kan genfindes i § 21 e i lov om jernbane (jernbaneloven).

I *stk. 1* foreslås det, at transportministeren, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse har adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på anlæggelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 eller ændringer heraf samt klimarelaterende afværgeforanstaltninger.

I forhold til § 21 e i lov om jernbane foreslås bestemmelsen udvidet til også at omfatte klimarelaterende afværgeforanstaltninger. Baggrunden for udvidelsen er, at der har vist sig at være et behov for at kunne udføre disse undersøgelser for klimarelaterede afværgeforanstaltninger på lige linje med ændringer af eksisterende anlæg. Behovet kan tænkes at blive endnu større, såfremt de klimatiske forhold fortsat ændrer sig med flere kraftige regnskyl. I det foreliggende udkast til forslag til lov om jernbane (høringsversion, lovforslag om jernbane, 9. juli 2014, Transportministeriets j.nr. 2010-4523) foreslås en tilsvarende ændring af § 21 e i lov om jernbane.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren under samme betingelser som nævnt i *stk. 1* kan få foretaget arkæologiske forundersøgelser.

Bestemmelse i *stk. 2* indeholder en hjemmel til, at transportministeren eller den, som transportministeren bemyndiger hertil, får adgang til at foretage de omhandlede undersøgelser uden retskendelse på privatejet grund, hvis det skønnes nødvendigt og på bunden af Storstrømmen.

Begrundelsen herfor er, at det vil være yderst begrænset, hvad en dommer i givet fald ville kunne tage stilling til, hvis der blev stillet krav om en retskendelse. Hertil kommer, at der alene vil være tale om adgang til udendørs undersøgelser og dermed ikke til private borgeres boliger. Det er forudsat, at det er transportministeren eller den, transportministeren bemyndiger hertil, jf. § 1, der træffer beslutning om at foretage de pågældende undersøgelser uden retskendelse, men at den faktiske udførelse af undersøgelserne kan overlades til private, herunder selskaber, entreprenører eller landinspektører. De private skal i den forbindelse fremvise behørig legitimation for, at de er berettigede til at udføre undersøgelserne.

Der kan således foretages de nødvendige arkæologiske forundersøgelser på projektstrækningen. Det vil sige arkæologiske forundersøgelser, som vil blive gennemført i overensstemmelse med museumslovens principper. Hjemlen gør det muligt at igangsætte arkæologiske forundersøgelser straks efter vedtagelse af anlægsloven.

Det bemærkes, at den foreslåede bestemmelse alene regulerer anlægsmyndighedens ret til at få foretaget arkæologiske forundersøgelser hos lodsejeren samt fastsætter regler for det varsel, der skal gives lodsejeren før gennemførelse af disse undersøgelser. Rammerne for gennemførelse af de arkæologiske forundersøgelser sker i overensstemmelse reglerne i museumsloven, dog således, at transportministeren træffer afgørelserne.

Ifølge den foreslåede *stk. 3* skal ejere og brugere af arealer omfattet af *stk. 1* underrettes skriftligt senest 14 dage inden påbegyndelsen af undersøgelsen.

Da arkæologiske forundersøgelser, jf. *stk. 2*, er mere indgribende end undersøgelserne omfattet af *stk. 1*, foreslås det i *stk. 4*, at ejere og brugere senest 28 dage inden de arkæologiske forundersøgelser påbegyndelse skal underrettes skriftligt.

I *stk. 5* foreslås det, at hvis det ikke er muligt skriftligt at underrette ejere og brugere i henhold til *stk. 3* og *4*, skal oplysning om undersøgelserne eller de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres.

Til § 15

Lovforslagets § 15 vedrører erstatning m.v., idet ekspropriation kun kan ske mod betaling af fuldstændig erstatning, jf. grundlovens § 73.

I *stk. 1* foreslås det, at erstatning for tab som følge af ekspropriation i medfør af § 13 samt erstatning for skade, som måtte blive påført ejere og brugere ved de foranstaltninger, der er nævnt i § 14, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Der vil almindeligvis være tale om skader på afgrøder, beplantning og befæstede arealer mv., når de arkæologiske søgegrøfter er udgravet

Det foreslås i *stk. 2*, at reglerne i vejlovens § 51, *stk. 1* og *2*, skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen, således at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for både generelle og specielle fordele. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis den påtænkte foranstaltning skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Vejdirektoratet afholder omkostningerne forbundet hermed.

Til § 16

Bestemmelserne fastlægger de fremtidige ejerforhold, at de forskellige delanlæg nævnt i § 1, *stk. 1* pkt., og som deraf følger varetager drift og vedligehold efter anlægsfasen.

I § 16, *stk. 1* foreslås, at efter anlæg af den nye Storstrømbro inkl. landanlæg og relaterede aktiviteter, jf. § 1, *stk. 1* fordeler ejerforholdene sig som følger:

- Storstrømsbroens vejanlæg inkl. cykel/gangsti ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet.
- Storstrømsbroens Jernbaneanlæg inkl. skinner, kørestrøm, signalanlæg, nødfortove mv. ejes, drives og vedligeholdes af Banedanmark.
- Brokonstruktionerne inkl. rækværker samt landfæster og dæmningsanlæg ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet med bistand fra Banedanmark.
- De landbaserede vejanlæg inkl. cykelstier på Masnedø fra landfæstet Masnedsundbroen til landfæstet Storstrømsbroen ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet. Øvrige lokale vejanlæg på Masnedø ejes, drives og vedligeholdes af Vordingborg Kommune.
- De landbaserede vejanlæg inkl. cykelstier på Falster fra brofæstet til den nye rundkørsel ved Oreho ved Langgade/Storstrømsvej/Gåbensvej ejes, drives og vedligeholdes af Vejdirektoratet. Øvrige vejanlæg på Falster ejes, drives og vedligeholdes af Guldborgsund Kommune.

- Den nye sejlrende til Orehoved Havn ejes, drives og vedligeholdes af Guldborgsund Kommune.
- De landbaserede jernbaneanlæg på Masnedø ejes af staten og drives af Banedanmark.
- De landbaserede jernbaneanlæg på Falster ejes af staten og drives af Banedanmark.
- Nødvendig afmærkning af farvandet i forbindelse med etablering af Storstrømsbroen ejes af staten og drives af Vejdirektoratet.

I *Stk. 2* foreslås det, at Banedanmarks anlæg efter transportministerens nærmere bestemmelse kan overdrages til A/S Femern Landanlæg.

Med bestemmelsen kan transportministeren således bestemme, at Banedanmarks anlæg i forbindelse med Femern Bælt-projektet, herunder dele af København-Ringsted banen kan overdrages til A/S Femern Landanlæg, hvis dette efter en samlet vurdering er mest hensigtsmæssigt rent administrativt.

Til § 17

I *stk. 1* foreslås det, at Trafikstyrelsen udfører de opgaver, der fremgår af §§ 3-4.

I *stk. 2* foreslås det at Trafikstyrelsen ved udførelsen af de opgaver, der fremgår af §§ 3-4 er uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

Det foreslås, at de opgaver, der fremgår af lovforslagets §§ 3 og 3 henlægges til Trafikstyrelsen, for at gennemføre kravet i VVM-direktivets artikel 9 a på anlægslovens område. Artikel 9 a blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (ændring af VVM-direktivet). Ændringsdirektivet trådte i kraft den 15. maj 2014 og skal implementeres senest den 16. maj 2017.

Det følger af artikel 9 a, stk. 1, at medlemsstaterne skal sikre, at den eller de kompetente myndigheder (VVM-myndigheder) udfører de opgaver, der følger af direktivet, på objektiv vis og ikke befinder sig i en situation, der giver anledning til interessekonflikt. Det følger videre af artikel 9 a, stk. 2, at såfremt den kompetente myndighed også er bygherren, skal medlemsstaterne i det mindste, som led i deres strukturering af administrative kompetencer, sørge for en passende adskillelse mellem uforenelige funktioner i forbindelse med varetagelsen af opgaverne, der følger af direktivet. Af betragtning nr. 25 i direktiv 2014/52/EU fremgår, i tilknytning til den ny artikel 9 a, at interessekonflikter kan forebygges bl.a. gennem en "funktionel adskillelse" mellem den kompetente myndighed og bygherren.

Europa-Kommissionen har [ved fremsættelsen af lovforslaget] endnu ikke udsendt vejledning om anvendelsen af artikel 9 a.

Habitatdirektivet (92/43/EF) indeholder ikke en tilsvarende regel om passende adskillelse mellem funktioner som bygherre og habitatmyndighed. Imidlertid er der ved direktiv 2014/52/EU indføjet nye regler i VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, som bl.a. angår proceduren ved vurderinger af planer og projekters mulige påvirkning af Natura 2000-områder, jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det fremgår af VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, bl.a., at for projekter, for hvilke kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører fra både VVM-direktivet og habitatdirektivet, skal medlemsstaterne, hvor det er relevant, sikre, at der fastlægges en samordnet og/eller fælles procedure, der opfylder kravene i begge EU-regelsæt.

Det vurderes, at der vil kunne være tilfælde, hvor eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag, jf. lovforslagets §§ 3 og 4, udløser krav om supplerende konsekvensvur-

dering efter begge regelsæt, og at det er relevant at fastlægge en samordnet og/eller fælles procedure for sådanne vurderinger. Det findes herefter også hensigtsmæssigt, at kompetencen til at foretage de miljømæssige vurderinger efter henholdsvis VVM- og habitatreglerne placeres hos samme myndighed.

Det foreslås på denne baggrund i stk. 1, at Trafikstyrelsen tillægges kompetencen til at udføre de opgaver, der fremgår af lovforslagets § 3, stk. 1 og 2 (supplerende VVM) og § 4, stk. 1 og 2 (supplerende habitatvurderinger). Om de konkrete opgaver, som Trafikstyrelsen skal udføre, henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets §§ 3 og 4.

Trafikstyrelsen vil som en offentlig myndighed være omfattet af bl.a. offentlighedsloven, forvaltningsloven og miljøoplysningsloven ved udførelsen af opgaverne efter anlægsloven.

Med henblik på at gennemføre kravet i VVM-direktivets artikel 9a om at forebygge interessekonflikter foreslås det endvidere i stk. 2 fastsat, at Trafikstyrelsen er uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse. Det forudsættes, at Trafikstyrelsen tildeles de fornødne, særskilte administrative og personelle ressourcer til at kunne udføre de til enhver tid foreliggende opgaver med miljømæssige vurderinger af projektændringer mv.

Til § 18

Hensigten med søgsmålsfristen er at sikre, at der efter en vis periode ikke ved domstolene kan rejses tvivl om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse. Alle afgørelser i medfør af loven vil blive bekendtgjort på Transportministeriets hjemmeside. Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilken tidspunkt der ligger først.

Efter stk. 2 sikres, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser. Bestemmelsen finder anvendelse på søgsmål om afgørelser om aktindsigt i miljøoplysninger såvel som andre søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af denne lov.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 2, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-

Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien. Til § 19

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende, således at transportministeren hurtigst muligt kan påbegynde gennemførelsen af projektet.