UDKAST

5. februar 2024

Social-, Bolig- og Ældreministeriet

Forslag

til

Lov om anlæg af ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum i Københavns Kommune[1]

Kapitel 1

Anlægsprojektet

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at anlægge:

1) En vejforbindelse over Vestvolden, som forbinder vejene Ruten og Langhusvej i Tingbjerg med vejen Bystævnet i Husum i terræn, jf. bilag 1.
2) En bro over Vestvoldens voldgrav som led i den i nr. 1 nævnte vejforbindelse.

Stk. 2. Efter færdiggørelsen af anlægsprojektet, jf. § 1, stk. 1, overdrager transportministeren vejanlægget til Københavns Kommune som kommunevej.

§ 2. Transportministeren er vejmyndighed under gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i lov om offentlige veje m.v.

§ 3. Transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1, stk. 1.

Kapitel 2

Rammerne for projektets miljømæssige påvirkninger

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

---

[1] Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, EF-Tidende 1992, nr. L 206, side 7, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013, EU-Tidende 2013, nr. L 158, side 193, og dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/1010/EU af 5. juni 2019, EU-Tidende 2019, nr. L 170, side 115.

§ 5. Ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, udfører anlægsmyndigheden afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Kapitel 3

Ophævelse af gældende fredninger

§ 6. Afgørelse af 7. juni 1993 om fredning efter naturfredningslovens kapitel III af fæstningsanlægget Vestvolden med tilgrænsende områder truffet af Fredningsnævnet for Københavns Amtsrådskreds ophæves for så vidt angår det areal, der fremgår af bilag 2.

Stk. 2. Afgørelse af 13. juli 2000 om fredning af Utterslev Mose m.v. truffet af Fredningsnævnet for København ophæves for så vidt angår det areal, der fremgår af bilag 2.

Stk. 3. Midlertidige arbejdsarealer vil efter færdiggørelsen og overdragelsen af anlægget nævnt i § 1, stk. 1, blive reetableret, og arealerne vil derefter fortsat være omfattet af fredningen, der var gældende for det pågældende areal før ophævelsen af fredningen efter stk. 1 eller 2.

Fravigelse af anden lovgivning og klageadgange

§ 7. Anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, herunder etablering af afværgeforanstaltninger, kræver ikke dispensation efter § 65, stk. 1-2, i lov om naturbeskyttelse.

Stk. 2. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, i denne lov.

Stk. 3. Reglerne om kommune- og lokalplanlægninger i lov om planlægning finder ikke anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.

Stk. 4. Hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1-3, varetages af transportministeren ved gennemførelse af projektet.

§ 8. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter lov om naturbeskyttelse og lov om vandløb samt regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 2. De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

§ 9. Bestemmelserne i §§ 7 og 8 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.

Kapitel 4

Ledningsarbejder

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

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

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

§ 11. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 10 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 10, om hvordan planlagte anlægsarealer på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

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

§ 12. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 10 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 11 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelse finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje anvendelse.

Kapitel 5

Finansiering

§ 13. Københavns Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.

Stk. 2. Betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet, overdragelse af vejanlægget og øvrige økonomiske forhold mellem transportministeren og Københavns Kommune i forbindelse med anlægsprojektet reguleres nærmere i en samarbejdsaftale, som skal indgås, inden anlægsarbejdet kan udbydes.

Stk. 3. Vejdirektoratets udgifter under anlægsarbejdet og Københavns Kommunes finansiering heraf optages på finansloven § 28.21.20.12 Anlæg af hovedlandeveje mv. ejet af tredje part.

Kapitel 6

Delegation

§ 14. Transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Københavns Kommune til at udøve de beføjelser, som er tillagt ministeren i denne lov.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til efter stk. 1, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

Kapitel 7

Domstolsprøvelse

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

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

Kapitel 8

Ikrafttræden

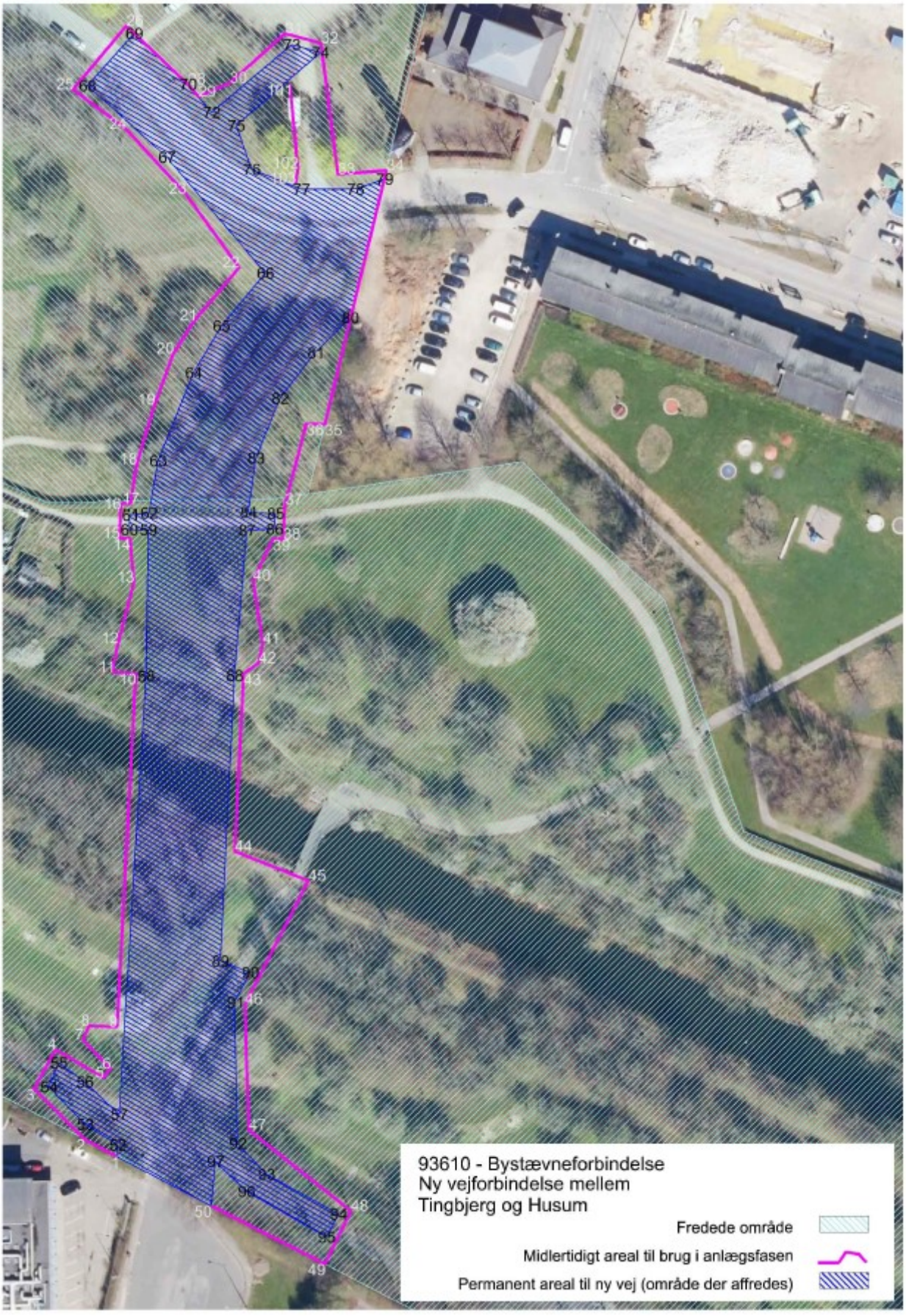
§ 16. Loven træder i kraft den 1. juli 2024.

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Bilag 1

TINGBJERG
HUSUM
Langhusvej
Ruten
Ruten
Bystævne-
parken
Vestvolden
Voldalléstien
Fæstningskanalen
Bystævnet
Gadelande
Storegårdsvej
Frederikssundsvej
Ny vejforbindelse mellem
Tingbjerg og Husum
Oversigtskort
Ny vejforbindelse
Ny cykelsti/fortov

Bilag 2


93610 - Bystævneforbindelse
Ny vejforbindelse mellem
Tingbjerg og Husum
Fredede område
Midlertidigt areal til brug i anlægsfasen
Permanent areal til ny vej (område der affredes)

A. Midlertidige arealer til brug i anlægsfasen:

Koordinater til "Fredede områder, der affredes under anlæg":

1 - 718422,6 ; 6180071,1
2 - 718415,4 ; 6180075,0
3 - 718404,3 ; 6180086,1
4 - 718409,0 ; 6180094,8
5 - 718419,6 ; 6180088,6
6 - 718421,1 ; 6180090,6
7 - 718415,1 ; 6180097,0
8 - 718416,4 ; 6180100,1
9 - 718422,6 ; 6180099,8
10 - 718426,7 ; 6180178,1
11 - 718421,6 ; 6180178,3
12 - 718422,8 ; 6180184,7
13 - 718426,3 ; 6180198,1
14 - 718425,4 ; 6180207,8
15 - 718423,2 ; 6180207,9
16 - 718423,4 ; 6180215,6
17 - 718425,6 ; 6180215,6
18 - 718426,9 ; 6180224,2
19 - 718430,9 ; 6180237,5
20 - 718435,1 ; 6180248,7
21 - 718439,7 ; 6180256,0
22 - 718449,6 ; 6180267,7
23 - 718437,8 ; 6180284,0
24 - 718424,6 ; 6180298,3
25 - 718412,9 ; 6180307,1
26 - 718424,6 ; 6180321,1
28 - 718438,3 ; 6180308,2
29 - 718440,6 ; 6180305,5
30 - 718447,5 ; 6180308,5
31 - 718459,7 ; 6180319,5
32 - 718467,7 ; 6180317,3
33 - 718471,4 ; 6180288,4
34 - 718482,1 ; 6180289,2
35 - 718468,5 ; 6180233,1
36 - 718464,4 ; 6180233,2
37 - 718459,7 ; 6180215,4
38 - 718459,3 ; 6180207,7
39 - 718457,0 ; 6180207,7

40 - 718452,7 ; 6180198,6
41 - 718454,8 ; 6180184,6
42 - 718453,9 ; 6180180,3
43 - 718450,6 ; 6180178,0
44 - 718448,6 ; 6180138,6
45 - 718464,9 ; 6180132,1
46 - 718450,9 ; 6180104,8
47 - 718451,7 ; 6180077,0
48 - 718474,3 ; 6180059,2
49 - 718468,5 ; 6180047,5
50 - 718443,4 ; 6180060,3
101 - 718460,8 ; 6180308,2
102 - 718462,6 ; 6180289,6
103 - 718462,1 ; 6180286,4

B. Permanent areal til ny vej

Koordinater til "Fredede områder, der affredes permanent":

1 - 718422,6 ; 6180071,1
52 - 718422,7 ; 6180073,8
53 - 718415,5 ; 6180078,3
54 - 718407,5 ; 6180086,6
55 - 718409,7 ; 6180091,9
56 - 718415,4 ; 6180087,7
57 - 718423,1 ; 6180080,5
58 - 718429,0 ; 6180177,4
59 - 718429,5 ; 6180209,8
60 - 718425,3 ; 6180209,8
61 - 718425,3 ; 6180213,1
62 - 718429,6 ; 6180213,5
63 - 718431,6 ; 6180225,1
64 - 718439,5 ; 6180244,5
65 - 718445,7 ; 6180254,9
66 - 718455,4 ; 6180266,5
67 - 718433,6 ; 6180292,1
68 - 718416,0 ; 6180307,9
69 - 718426,4 ; 6180319,4
70 - 718438,3 ; 6180308,2
72 - 718443,5 ; 6180302,1
73 - 718461,2 ; 6180317,0
74 - 718467,6 ; 6180315,2
75 - 718448,9 ; 6180299,1
76 - 718452,4 ; 6180289,4
77 - 718463,3 ; 6180285,0
78 - 718475,3 ; 6180285,1
79 - 718481,7 ; 6180287,3
80 - 718474,1 ; 6180256,6
81 - 718466,3 ; 6180248,9
82 - 718458,6 ; 6180238,8
83 - 718453,3 ; 6180225,6
84 - 718451,6 ; 6180213,6
85 - 718457,6 ; 6180213,4
86 - 718457,4 ; 6180210,0
87 - 718451,3 ; 6180209,7
88 - 718448,6 ; 6180177,5
89 - 718445,4 ; 6180114,4

90 - 718452,0 ; 6180111,9
91 - 718448,6 ; 6180105,3
92 - 718449,3 ; 6180074,1
93 - 718455,6 ; 6180067,3
94 - 718471,6 ; 6180058,4
95 - 718468,9 ; 6180053,4
96 - 718451,2 ; 6180063,5
97 - 718444,3 ; 6180070,1
50 - 718443,4 ; 6180060,3

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning 16
2. Lovforslagets baggrund 17
3. Lovforslagets hovedpunkt 20
3.1. Anlægsprojektet 20
3.1.1. Beskrivelse af anlægsprojektet 22
3.2. Ophævelse af fredninger 23
3.2.1. Gældende ret 23
3.2.2. Social-, Bolig- og Ældreministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 24
3.3. Miljømæssige vurderinger 26
3.3.1. Gældende ret 26
3.3.2. Social, Bolig- og Ældreministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 28
3.4. Forholdet til anden lovgivning 30
3.4.1. Gældende ret 30
3.4.2. Social-, Bolig- og Ældreministeriets overvejelser og den foreslåede ordning 33
3.5. Ledninger 36
3.5.1. Gældende ret 36
3.5.2. Social-, Bolig- og Ældreministeriets overvejelse og den foreslåede ordning 39
3.6. Ekspropriation m.v. 39
4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's Verdensmål 40
5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige 41
5.1. Anlægsøkonomi og tidsplan 41
5.2. Økonomiske konsekvenser for det offentlige 43
5.3. Implementeringskonsekvenser for det offentlige 43

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v. ... 43
7. Administrative konsekvenser for borgerne ... 43
8. Klimamæssige konsekvenser ... 44
9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser ... 44
9.1. Planforhold ... 44
9.1.1. Eksisterende forhold ... 44
9.1.2. Påvirkning i anlægs- og driftsfasen ... 45
9.2. Natur ... 45
9.2.1. Eksisterende forhold ... 45
9.2.2. Påvirkning i anlægsfasen ... 48
9.2.3. Påvirkning i driftsfasen ... 51
9.2.4. Afværgeforanstaltninger ... 53
9.3. Kulturhistorie, kulturarv og fredede fortidsminder ... 55
9.3.1. Eksisterende forhold ... 55
9.3.2. Påvirkning i anlægs- og driftsfasen ... 56
9.3.3. Afværgeforanstaltninger ... 56
9.4. Landskab og byrum ... 56
9.4.1. Eksisterende forhold ... 56
9.4.2. Påvirkning i anlægsfasen ... 58
9.4.3. Påvirkning i driftsfasen ... 58
9.4.4. Afværgeforanstaltninger ... 59
9.5. Materielle goder ... 60
9.5.1. Eksisterende forhold ... 60
9.5.2. Påvirkning i anlægsfasen ... 60
9.5.3. Påvirkning i driftsfasen ... 60
9.5.4. Afværgeforanstaltninger ... 60
9.6. Lysforhold ... 60
9.6.1 Eksisterende forhold ... 60
9.6.2. Påvirkning i anlægsfasen ... 61
9.6.3. Påvirkning i driftsfasen ... 61
9.6.4. Afværgeforanstaltninger ... 61
9.7. Trafikale forhold ... 62

9.7.1. Eksisterende forhold 62
9.7.2. Påvirkning i anlægsfasen 63
9.7.3. Påvirkning i driftsfasen 63
9.7.4. Afværgeforanstaltninger 64
9.8. Støj og vibrationer 65
9.8.1. Eksisterende forhold 65
9.8.2. Påvirkning i anlægsfasen 65
9.8.3. Påvirkning i driftsfasen 66
9.8.4. Afværgeforanstaltninger 67
9.9. Rekreative forhold, sundhed, motion og fritid 68
9.9.1. Eksisterende forhold 68
9.9.2. Påvirkning i anlægsfasen 69
9.9.3. Påvirkning i driftsfasen 69
9.9.4. Afværgeforanstaltninger 69
9.10. Luftkvalitet og klimaeffekt 70
9.10.1. Eksisterende forhold 70
9.10.2. Påvirkning i anlægsfasen 70
9.10.3. Påvirkning i driftsfasen 70
9.10.4. Afværgeforanstaltninger 71
9.11. Grundvand og drikkevand 71
9.11.1. Eksisterende forhold 71
9.11.2. Påvirkning i anlægsfasen 71
9.11.3. Påvirkning i driftsfasen 72
9.12. Overfladevand – Vandløb og søer 72
9.12.1. Eksisterende forhold 72
9.12.2. Påvirkning i anlægsfasen 72
9.12.3. Påvirkning i driftsfasen 73
9.13. Geologi, jordbund, forurenet jord samt råstoffer 73
9.13.1. Eksisterende forhold 73
9.13.2. Påvirkning i anlægsfasen 74
9.13.3. Påvirkning i driftsfasen 75
9.13.4. Afværgeforanstaltninger 75

10. Forholdet til EU-retten 75
10.1. VVM-direktivet 76
10.2. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiverne 77
10.3. Århus-konventionen 78
10.4. Vandrammedirektivet 79
11. Hørte myndigheder og organisationer m.v. 81
12. Sammenfattende skema 81

1. Indledning

I lovforslaget foreslås det at bemyndige transportministeren til at anlægge en vejforbindelse over Vestvolden, som vil forbinde vejene Ruten og Langhusvej i Tingbjerg med vejen Bystævnet i Husum (efterfølgende omtalt som vejforbindelsen). Vejforbindelsen vil have ét kørespor i hver retning samt fortov og enkeltrettet cykelsti i begge sider. Vejforbindelsen vil være ca. 350 m lang og krydse Vestvoldens voldgrav (Fæstningskanalen) via en trefags betonbro på ca. 36 m.

Vejforbindelsen vil forbinde områderne Tingbjerg og Bystævneparken i Husum, der fremover vil kunne benytte de samme faciliteter, som indkøbsmuligheder, fritidsaktiviteter, bibliotek m.v. Samtidigt forventes en ny vejforbindelsen at få betydning for trafikmønstret i området, som kan bidrage til udviklingen af områderne og fremme en bedre integration mellem deres beboere, virksomheder m.v. Vejforbindelsen forventes at bidrage til arbejdet med at gøre det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse til en velfungerende bydel.

Det forventes, at transportministeren delegerer bygherreopgaven vedrørende etablering og anlæg af vejforbindelsen til Vejdirektoratet. Anlægsprojektet gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i lovbekendtgørelse nr. 421 af 25. april 2023 om offentlige veje m.v. (herefter vejloven). Transportministeren vil dermed være vejmyndighed i anlægsfasen, indtil anlægsarbejdet er afsluttet, hvorefter vejanlægget overdrages til Københavns Kommune som kommunevej. Det er Københavns Kommune, der skal afholde udgifterne til etablering af vejanlægget nævnt i § 1, stk. 1.

Til brug for anlæg af vejforbindelsen indeholder lovforslaget bestemmelser, som regulerer anlægsprojektet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, kulturhensyn m.v. Lovforslaget udgør på nogle punkter en fravigelse af regler i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v., herunder afskæring af klageadgange. Dette vedrører bl.a. forholdet til § 3-beskyttede naturtyper, sø- og åbeskyttelseslinjen, skovbyggelinjen og fortidsmindebeskyttelseslinjen i naturbeskyttelsesloven.

Med lovforslaget ophæves desuden dele af de fredninger, som gælder for projektarealet. Det handler om Vestvolden-fredningen og Utterslev Mosefredningen.

Til brug for anlæg af vejforbindelsen indeholder lovforslaget ligeledes bestemmelser, som regulerer anlægsprojektet i forhold til påvirkning af fortidsminder. Gennemførelse af anlægsprojektet kræver en gennembrydning

af Vestvolden, som er et beskyttet fortidsminde efter museumsloven. Den forslåede løsning vil være af et sådant omfang, at det ikke vil være muligt at dispensere til løsningen inden for museumslovens rammer og intentioner.

Anlægsloven skal derved udgøre det fornødne retsgrundlag for, at anlægsmyndigheden kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning er ikke, at de planlægningsmæssige og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget. Anlægsloven medfører en ophævelse af dele af to gældende fredninger, hvorved den beskyttelse, som disse arealer i dag nyder, vil ophøre.

2. Lovforslagets baggrund

Den 9. maj 2018 indgik den daværende regering (Venstre, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti) og Socialdemokratiet, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti aftale om initiativer på boligområdet, der modvirker parallelsamfund.

Formålet med indsatsen mod parallelsamfund er at bekæmpe utryghed, kriminalitet og integrationsproblemer i Danmark ved at sætte ind i de områder, hvor parallelsamfund trives med henblik på at forandre områderne fysisk, socialt og ressourcemæssigt. Indsatsen tager udgangspunkt i gennemgribende fysiske forandringer af området med henblik på at integrere området i det omgivende samfund.

Et af de væsentligste problemer i ghettoområder er en for ensidig boligsammensætning. Områderne, der primært består af almene familieboliger, er tydeligt afgrænset fra det omkringliggende samfund. Derfor er målet en ændret beboersammensætning, blandede boligformer og en bedre sammenhæng til den omgivende by.

Aftale af 9. maj 2018 blev udmøntet ved lov nr. 1322 af 27. november 2018 om ændring af lov om almene boliger m.v., lov om leje af almene boliger og lov om leje (Nye kriterier for udsatte boligområder og ghettoområder, initiativer til udvikling eller afvikling af ghettoområder, skærpelse af anvisnings- og udlejningsregler, ophævelse af lejekontrakt på grund af kriminalitet m.v.).

Det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse blev i 2018 udpeget som omdannelsesområde efter § 61 a, stk. 4, i lov om almene boliger m.v.

Et omdannelsesområde er fysisk sammenhængende matrikelnumre, som i 2010 var ejet af almene boligafdelinger og havde sammenlagt mindst 1.000 beboere, hvor andelen af indvandrere og efterkommere fra ikkevestlige lande i fem år i træk overstiger 50 pct., samtidig med, at området opfylder mindst to ud af fire kriterier, der handler om beboernes beskæftigelse, kriminalitet, indkomst og uddannelse.

Tingbjerg er en stor almen boligbebyggelse tegnet af arkitekt og byplanlægger Steen Eiler Rasmussen i samarbejde med landskabsarkitekt C. Th. Sørensen i 1950. Bydelen blev udtænkt som en by i byen med egen skole, kirke, institutioner og butiksstrøg. Bebyggelsen er opført i årene 1956-1975 som en parkbebyggelse med boligblokke i 3-etager, små rækkehuse i en etage samt et enkelt højhus i 12-etager. Områdets arkitektur er kendetegnet ved den åbne karréstruktur med grønne haverum samt ved det sammenhængende materialevalg i gule mursten med hvide skodder. Husene er bygget omkring grønne varierende haverum. I haverummene, som er offentlig tilgængelige med store grønne plæner, er der indrettet legepladser og opholdsarealer. Arealerne er omkranset af træbeplantning.

Det følger af § 168 a i lov om almene boliger m.v., at den almene boligorganisation og kommunalbestyrelsen i fællesskab skal udarbejde en udviklingsplan for et område, som opfylder betingelserne i almenboliglovens § 61 a, stk. 4. Den fælles udviklingsplan skal have som sit mål inden den 1. januar 2030 at nedbringe andelen af almene familieboliger til højst at udgøre 40 pct. af alle boliger i det pågældende omdannelsesområde.

Med opbakning fra de to almene boligorganisationer fsb og SAB anmodede Københavns Kommune i forbindelse med udarbejdelse af udviklingsplanen for Tingbjerg/Utterslevhuse om ændring af områdeafgrænsningen for Tingbjerg/Utterslevhuse med henblik på at udvide område med Bystævneparken i Husum.

Bystævneparken er en kommunal grund på ca. 100.000 m^2 med et stort udviklingspotentiale. Udvikling af denne grund med nye daginstitutioner, plejeboliger, to skolespor og private familieboliger kan bidrage til at løfte Tingbjerg. I forbindelse med byudviklingsstrategien blev Ruten i Tingbjerg og Bystævneparken udpeget som de områder, der skulle udvikles først, og visionerne blev udfoldet i to helhedsplaner.

Trafikalt er Tingbjerg omgivet af grønne områder med kun én vej ind til boligområdet. Udviklingen af Tingbjerg, herunder med de mange nye private boliger, kræver en bedre infrastruktur end den eksisterende. Trafikal

åbning af Tingbjerg anses tillige for at være vigtigt i forhold til kriminalitetsforebyggelse. Desuden vil attraktiviteten af Tingbjerg stige væsentligt, hvis der skabes bedre trafikale forbindelser. Tingbjerg skal derfor kobles bedre sammen med Bystævneparken, Husum og resten af byen med bedre vej- og stiforbindelser samt forbedret kollektiv trafik.

Formålet med områdeudvidelsen er de lokale aktørers ønske om at styrke områdets integration med det omkringliggende samfund med særlig henblik på Bystævneparken.

Med udvidelsen forbindes Tingbjerg med Bystævneparken for at nedbryde områdets isolation og integrere det med Bystævneparken, hvor man samtidig vil gennemføre et omfattende byudviklingsprojekt, herunder opføre private boliger. Herudover vil en "åbning" af Tingbjerg bidrage til en øget tryghed i området og have en kriminalpræventiv effekt, hvilket politiet har støttet.

I 2019 meddelte det daværende Transport-, Bygnings- og Boligministerium, at ministeriet kunne godkende ansøgning om områdeudvidelse, samt at det er en forudsætning for, at Bystævneparken kan inddrages i Tingbjerg, at der etableres en vejforbindelse til biler imellem de to områder. Godkendelsen er sket på baggrund af opbakningen fra partierne bag parallelsamfundsaftalen.

Etablering af en ny vejeforbindelse mellem Tingbjerg/Utterslev og Husum er således en forudsætning for gennemførelsen af udviklingsplanen fra 2019. Vejforbindelsen skal ses som et led i et omfattende byudviklingsprojekt, som bl.a. består af en massiv renovering af de eksisterende boliger og opførelse af nye private boliger og erhverv i både Tingbjerg/Utterslev og Bystævneparken.

En udvidelse af Tingbjerg vil bidrage til, at det oprindelige boligområde ændrer karakter som følge af udvidelsen.

Etablering af en ny vejforbindelse vil sikre en transformation af et isoleret boligområde til en integreret del af det omgivende samfund i tråd med parallelsamfundslovgivningens hovedformål. Dette handler ikke kun om indre ændringer af et omdannelsesområde, men endnu mere om at skabe en ny bydel, som området skal blive en naturlig del af. En velfungerende integration af Tingbjerg og Bystævneparken forudsætter, at forbindelsen mellem de to områder styrkes gennem en ny vejforbindelse.

Efter udvidelsen af det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse med Bystævneparken i Husum vil området ændre karakter fra alene at være et alment boligområde til at være bydel med et varieret boligudbud. Der forventes således en tilflytning af nye beboere til bydelen, som kan være med til at bidrage til en mere blandet beboersammensætning.

Byudviklingsplanen for området kommer til at indeholde ny bebyggelse, både uden og inden for den eksisterende afgrænsning. Blandt andet med nye institutioner og nye veje der vil skabe en større sammenhæng med den omkringliggende by og det øvrige vejnet.

Hertil kommer, at udvidelsen med Bystævneparken muliggør en åbning af Tingbjerg til den omkringliggende by. Bystævneparken støder ikke umiddelbart op til Tingbjerg, men på grund af Tingbjergs placering som en isoleret ø mellem Hillerødmotorvejen, Gladsaxe Kommune, Utterslev Mose og Vestvolden er arealet det eneste sted, der kan byudvikles i bydelen.

Det bemærkes, at forpligtigelsen om, at andelen af almene familieboliger skal nedbringes til højst 40 pct., ikke vil kunne ændres af, at boligområdet ikke længere opfylder betingelserne for et hårdt ghettoområde. Forpligtigelsen gælder således, indtil den er opfyldt. Formålet er dels at sikre opfyldelse af en udviklingsplans mål om nedbringelse af andelen af almene familieboliger, dels at fastholde en positiv udvikling med henblik på en vedvarende omdannelse af de mest belastede boligområder til attraktive boligområder med en blandet bolig- og beboersammensætning.

Det bemærkes endvidere, at ressortansvaret for sager vedrørende indsatsen mod parallelsamfund i dag ligger hos Social-, Bolig- og Ældreministeriet, jf. kongelig resolution af 15. december 2022.

3. Lovforslagets hovedpunkt

3.1. Anlægsprojektet

Lovforslaget omfatter en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum i Københavns Kommune. Vejforbindelsen starter i syd som en forlængelse af Bystævnet og fortsætter mod nord, hvor den krydser Vestvolden og Fæstningskanalen, og til sidst forbindes med Ruten og Langhusvej.

I forbindelse med miljøkonsekvensundersøgelsen gennemført af Vejdirektoratet i samarbejde med Københavns Kommune, er det søgt at vælge en linjeføring, der på det angivne sted mindst muligt vil påvirke det beskyttede fortidsminde Vestvolden samt de fredede områder. Det bemærkes, at Vestvolden tidligere er blevet gennembrudt i forbindelse med København-Ringsted-banen. Den videre detailprojektering for projektet skal sikre, at

formålet med loven opfyldes med et indgreb, der i mindst muligt omfang ændrer på tilstanden i området.

Miljøkonsekvensvurderingen er afrapporteret i "Miljøkonsekvensrapport, VVM, Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum, februar 2022". I Miljøkonsekvensrapporten er forskellige linjeføringer A, B (løsning 1 og 2), C og D behandlet, men kun linjeføringerne B løsning 1 og løsning 2 har været genstand for egentlige miljøkonsekvensvurderinger. Slots- og Kulturstyrelsen vurderer, at de forslåede løsninger vil være af et sådant omfang, at det ikke vil være muligt at dispensere til projektet inden for museumslovens rammer og intentioner.

Den samlede afrapportering af miljøkonsekvensundersøgelsen omfatter desuden en teknisk baggrundsrapport, tegningsbilag til teknisk baggrundsrapport, trafikteknisk baggrundsrapport, miljøkortlægningsrapport og et opsamlingsdokument fra dialog med organisationer og myndigheder.

Miljøkonsekvensrapporten og baggrundsrapporter har været i offentlig høring i perioden fra den 29. marts 2022 til den 26. maj 2022. Miljøkonsekvensundersøgelsens resultater blev også præsenteret på tre offentlige møder i bydelene, henholdsvis på byudviklingsbazarer i Tingbjerg Kulturhus den 21. marts 2022 og Energicenter Voldparken den 4. april 2022, hvor en ny vejforbindelse var en del af dagsordenen, samt på et borgermøde om projektet på Tingbjerg Skole den 21. april 2022. Der var mulighed for at stille spørgsmål til projektet på møderne. Samlet deltog ca. 75 personer i møderne. Vejdirektoratet modtog 177 høringssvar, som er refereret i dokumentet "Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum – Høringsnotat – Afsluttende høring, september 2022".

I forbindelse med udarbejdelsen af høringsnotatet for den afsluttende høring blev der gennemført en flagermusundersøgelse, svarende til den anden af de, i Miljøministeriets forvaltningsplan for flagermus, anbefalede årstidsbestemte undersøgelser. Undersøgelsen blev udført i starten af september 2022. Den nye flagermusundersøgelse supplerer undersøgelsen i juni 2021, som fremgår af afsnit 4 i miljøkortlægningsrapporten fra februar 2022, således at forvaltningsplanens to primære undersøgelsesperioder begge er dækket.

Endelig har Vejdirektoratet i forbindelse med det lovforberedende arbejde for anlægsprojektet udarbejdet et tillæg til miljøkonsekvensrapporten, som har været i høring fra den 4. juli 2023 til den 15. august 2023.

Vejdirektoratet har herefter i november 2023 udarbejdet et sammenfattende høringsnotat vedrørende høring af tillæg til MKV-rapport - Ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum - Sammenfattende høringsnotat.

Alle ovennævnte dokumenter kan findes på Vejdirektoratets hjemmeside.

3.1.1. Beskrivelse af anlægsprojektet

Anlægsprojektet består i, at der skal etableres en ny vejforbindelse mellem vejene Ruten og Langhusvej i Tingbjerg og Bystævnet i Husum. Vejen får to kørebaner, en i hver retning, samt cykelsti og fortov i begge sider. Hertil kommer sidearealer til skråninger og etablering af spuns på delstrækninger.

Vejanlægget skal designes under hensyn til det beskyttede fortidsminde Vestvolden og de fredede områder Vestvolden og Utterslev Mose.

Projektet indebærer, at man skal skære igennem fortidsmindet Vestvolden og fæstningsarealerne nord for Fæstningskanalen. Våbenpladsen og fæstningsskråningen på nordsiden af Fæstningskanalen er væsentlige elementer i fæstningens opbygning. Vejprojektet indebærer, at der skal etableres en bro over Fæstningskanalen. Vejforbindelsen påvirker endvidere de fredede og sammenhængende grønne arealer i området. Stier og andre faciliteter i området skal tilpasses og omlægges.

Lovforslaget omfatter den løsning, som i miljøkonsekvensrapporten kaldes linjeføring B, løsning 1. Med denne linjeføring føres vejforbindelsen vest om våbenplads og fæstningsskråning, og dermed undgås et større gennembrud af disse. Endvidere muliggør linjeføringen bevarelse af den eksisterende stipassage på tværs af Fæstningskanalen samt skaber et kontinuerligt vejforløb mellem Ruten og Bystævnet.

Vejforbindelsen anlægges så vidt muligt i terræn, sådan at den kan tilgås fra de omliggende områder og bliver mindst mulig synlig i området, jf. miljøkonsekvensrapportens løsning 1 for linjeføring B. Vejforbindelsen krydser Vestvoldens Fæstningskanal via en betonbro, som spænder fra den ene til den anden side uden understøtninger i kanalen. Vejforbindelsen vil være ca. 350 m lang, hvoraf broen vil udgøre ca. 36 m.

Vejforbindelsens samlede bredde forventes at være ca. 17,5 m med 2 spor til biler samt cykelsti og fortov i begge sider. Den tilladte hastighed forventes at blive 40 km/t. Dette fastlægges endeligt af vejmyndigheden (kommunen) og politiet, efter reglerne herom. Vejforbindelsen forventes at få en hverdagsdøgntrafik på ca. 8.200 køretøjer.

Anlægsprojektet medfører, at stier i området skal omlægges. Den nærmere planlægning og anlæg af stier håndteres i detailprojekteringen for anlægsprojektet og følger i øvrigt beskrivelserne i miljøkonsekvensvurderingen.

Lovforslaget indebærer, at transportministeren kan anlægge ovennævnte vejforbindelse for Københavns Kommune og, når vejanlægget er færdigt, overdrage dette til Københavns Kommune, hvor den vil få status som kommunevej. Det er hensigten, at transportministeren bemyndiger Vejdirektoratet til at forestå anlægsprojektet som anlægsmyndighed.

Det er på den baggrund fundet hensigtsmæssigt, at anlægsprojektet gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i vejloven, uanset at vejen efterfølgende bliver en kommunevej, og lovforslaget er forberedt i overensstemmelse hermed. Transportministeren vil være vejmyndighed efter vejloven i anlægsfasen og vil således i forbindelse med forberedelsen og udførelsen af projektet have de beføjelser og forpligtelser, som den statslige vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning, medmindre andet følger af lovforslaget. Transportministeren har alene denne kompetence, indtil anlægsarbejdet er afsluttet, og vejanlægget overdrages til Københavns Kommune som kommunevej.

3.2. Ophævelse af fredninger

3.2.1. Gældende ret

Projektarealet, jf. den foreslåede § 1, stk. 1, og bilag 2, er i dag omfattet af to fredninger i henhold til naturbeskyttelseslovens regler.

For det første er arealet omfattet af afgørelse af 7. juni 1993 om fredning efter naturfredningslovens kapitel III (nu naturbeskyttelseslovens kapitel 6) af fæstningsanlægget Vestvolden med tilgrænsende områder truffet af Fredningsnævnet for Københavns Amtsrådskreds.

Ifølge fredningens § 1 er formålet at beskytte fæstningsanlægget Vestvolden som historisk monument og derved sikre en opretholdelse og muliggøre en forbedret oplevelse af de kulturhistoriske værdier, der knytter sig til anlægget, at bevare og forbedre de landskabelige og biologiske værdier, der er knyttet til fredningsområdet, herunder at sikre fæstningsanlægget passende omgivelser og øge områdets funktion som spredningskorridor for plante- og dyreliv, og at fastholde og sikre offentlighedens ret til at færdes i området samt at regulere områdets anvendelse til almene fritidsformål i øvrigt.

For så vidt angår tilstandsændringer må der ifølge fredningens § 2 ikke foretages ændringer af den nuværende tilstand i fredningsområdet, medmindre det er umiddelbart tilladt i de efterfølgende bestemmelser, tillades eller foretages af plejemyndigheden efter § 10 i henhold til en plan som nævnt i § 11, eller tillades ved en dispensation i medfør af naturbeskyttelseslovens § 50, stk. l. Forbuddet mod tilstandsændringer omfatter også f.eks. etablering af nye ledningsanlæg (herunder nedgravede), varige terrænændringer, ændringer i vegetationsforholdene og anbringelse af reklameskilte, hegn og master.

For det andet er arealet omfattet af afgørelse af 13. juli 2000 om fredning af Utterslev Mose m.v. truffet af Fredningsnævnet for København.

Ifølge fredningens § 1 er formålet at sikre området som parkområde, at opretholde og muliggøre en forbedring af områdets biologiske, landskabelige og rekreative værdier under hensyntagen til den historiske baggrund for områdets nuværende udformning, at fastholde og regulere almenhedens ret til færdsel i området og dets anvendelsen til fritidsformål og at sikre området som en del af det regionale system af grønne områder, specielt sammenhængen med Vestvolden og med Hjortespringskilens grønne områder.

Det fremgår af fredningens § 2, stk. 1, at der ikke må foretages terrænændringer og ændringer i vegetationsforholdene, med mindre sådanne tilstandsændringer er umiddelbart tilladt i stk. 2-5 eller tillades eller foretages af Københavns Kommune som plejemyndighed efter § 4.

Der må ifølge fredningens § 5 ikke opføres bebyggelse eller etableres andre anlæg, med mindre det umiddelbart er tilladt i de efterfølgende bestemmelser eller tillades eller foretages af Københavns kommune som plejemyndighed efter § 4.

3.2.2. Social-, Bolig- og Ældreministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Kravet om, at andelen af almene familieboliger skal nedbringes til maksimalt 40 pct. af alle boliger i det pågældende omdannelsesområde, kan ikke dispenseres fra i forhold til Tingbjerg/Utterslevhuse, da dette ikke opfylder betingelserne i almenboliglovens § 168 a, stk. 3 eller 4.

Tingbjerg er i Kommuneplan 2019 udpeget som et bevaringsværdigt kulturmiljø, og bebyggelsen er udpeget som bevaringsværdig. Det indebærer, at nybyggeri skal tilpasse sig til de eksisterende bygninger og underordne sig i højden og volumen.

Derudover har Borgerrepræsentationen besluttet, at der i udgangspunktet ikke skal rives boliger ned, da der mangler boliger i København.

Det er i Københavns Kommune ligeledes vurderet, at det ikke vil være givtigt for Tingbjerg at ommærke et meget højt antal almene familieboliger til almene ældre- og ungdomsboliger, da målsætningen for Tingbjerg er, at der skal skabes en blandet bydel med forskellige boligformer.

Opfyldelse af kravet om maksimalt 40 pct. almene familieboliger forudsætter, at der sker en udvidelse af det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse, således at dette område og Bystævneparken i Husum bliver til en integreret bydel. Denne integration forudsætter etablering af en ny vejforbindelse mellem de to områder, som i dag er adskilt med et areal, der er fredet.

Det vurderes, at det ikke vil være muligt at opnå dispensation fra fredningsnævnet til virkeliggørelse af vejanlægget, da det vil være i strid med fredningernes formål.

Det foreslås derfor, at dele af Vestvolden-fredningen og Utterslev Mosefredningen ophæves for arealerne, som er nødvendige for etablering af ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Bystævneparken i Husum. Derimod vil lovforslaget ikke påvirke den resterende del af de arealer, hvor fredningerne fortsat vil gælde.

Hvis fredningerne ikke ophæves, vil det indebære, at forudsætningen for områdeudvidelsen og udviklingsplanen for Tingbjerg/Utterslevhuse ikke vil kunne blive opfyldt.

Det bemærkes, i den forbindelse, at Københavns Kommune allerede har vurderet alternative løsninger (f.eks. nedrivning eller salg af almene boliger), men ikke fundet disse værktøjer hensigtsmæssige, bl.a. henset til boligsituationen i kommunen. En ny udviklingsplan, som kun vil fokusere på evt. salg og nedrivninger inden for Tingbjerg, vil ikke bidrage til skabelsen af en ny bydel med Tingbjerg og Bystævneparken som en helhed.

Ophævelsen vurderes ikke at ville skabe en præcedens i forhold til andre udviklingsplaner eller eventuelle byudviklingsplaner. Der foreligger i nærværende lovforslag det tungtvejende samfundsmæssige hensyn, der begrunder ophævelsen af fredningen.

Formålet med lovforslaget er at sikre implementering af udviklingsplanen for det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse, som udmønter paral-

lelsamfundslovgivningen og som nyder en bred politisk opbakning i Folketinget. De hensyn, der ligger bag parallelsamfundslovgivningen, anses for at være tungtvejende samfundsmæssige hensyn. Ophævelsen vurderes ikke at ville skabe præcedens eller udgøre risiko for andre fredninger. Parallelsamfundslovgivningen er en meget kompleks og indgribende lovgivning, som pålægger kommuner og almene boligorganisationer en særlig handlepligt i forhold til omdannelsesområder. Der er en relativt begrænset kreds af de almene boligområder, der er omfattet af kravet om at lave en udviklingsplan for at nedbringe andelen af almene familieboliger til 40 pct. Det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse er i den kontekst et meget specifikt område omringet af to fredninger. Hvis man ønsker at forandre området og integrere det med det omkringliggende samfund, er det nødvendigt at skabe fysiske forudsætninger herfor, herunder binde området sammen med det tilstødende område, hvilket i Tingbjerg/Utterslevhuses tilfælde er Bystævneparken i Husum. Det betyder ikke, at de hensyn, der ligger bag reglerne om fredninger, ikke respekteres. Det handler snarere om, at de hensyn, der ligger bag parallelsamfundslovgivningen vurderes at veje tungere. De hensyn, der ligger bag fredningerne vil varetages af anlægsmyndigheden ved gennemførelse af vejanlægsprojektet.

I forbindelse med ophævelsen skelnes der mellem permanent og midlertidig ophævelse. Den permanente ophævelse vil omfatte den del af projektarealet, hvor selve vejanlægget skal etableres, mens den midlertidige ophævelse vil omfatte den del af projektarealet, som skal anvendes til midlertidige arbejdsarealer. Efter overdragelse af vejanlægget til Københavns Kommune vil de arealer, der har været anvendt til midlertidige arbejdsarealer, igen blive omfattet af fredningerne.

3.3. Miljømæssige vurderinger

3.3.1. Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (herefter VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, implementeret i vejloven ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje mv., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) og ved lov nr. 434 af 16. marts 2021 om ændring af lov om offentlige veje mv. og jernbaneloven (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter) samt i regler udstedt i medfør

heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 (herefter benævnt one-stop shop bekendtgørelsen)).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3.2. Social, Bolig- og Ældreministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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

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

Projektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser, dvs. miljøkonsekvensrapporten. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen, jf. lovforslagets § 4. Det påhviler Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at projektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af miljøkonsekvensvurderingen.

På baggrund af miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter. Lovforslaget udgør godkendelse af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

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

Projektet vedtages af Folketinget i enkeltheder på baggrund af den gennemførte miljøkonsekvensvurdering. I anlægsloven beskrives selve anlægsprojektet med en nødvendig grad af fleksibilitet, hvor bl.a. mindre detaljebeslutninger i projektet først vil være mulige at fastlægge i den efterfølgende fase.

Efter vedtagelse af anlægsloven, og før anlægsarbejdet påbegyndes, igangsættes en projektering af alle tekniske og udførelsesmæssige forhold i vejprojektet. Vejdirektoratet søger på denne baggrund tilladelser fra den kompetente miljømyndighed på baggrund af et detailprojekteret anlæg. Den kompetente miljømyndighed påser i denne proces, at gældende regler iagttages i forbindelse med sagsbehandling af forhold, der kræver tilladelser efter natur- og miljølovgivningen.

Loven fraviger på nogle punkter bestemmelser i den almindelige plan- og naturlovgivning, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændring af tilstanden, etablering af varige fysiske anlæg eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse, før sådanne anlæg kan etableres eller anvendelsen af arealet ændres, jf. lovforslagets § 7.

3.4. Forholdet til anden lovgivning

3.4.1. Gældende ret

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

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

Lov om planlægning (planloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1157 af 1. juli 2020 med senere ændringer, indeholder bestemmelser om kommune- og lokalplanlægning, herunder regler om vedtagelse af nye planer og ændring af og dispensation fra eksisterende planer.

Væsentlige ændringer af eksisterende arealanvendelse, herunder visse (anlægs)projekter, forudsætter lokalplanlægning og eventuelt tillige kommuneplanlægning, jf. planlovens § 13, stk. 2, og stk. 1, nr. 1. Forud for gennemførelse af visse projekter er det således en forudsætning, at der tilvejebringes et plangrundlag i form af kommune- og lokalplaner.

Det følger desuden af rammestyringsprincippet i planlovens § 11, stk. 4, og § 13, stk. 1, at en kommuneplan og en lokalplan skal være i overensstemmelse med den overordnede planlægning og regler og beslutninger efter planlovens § 3 (landsplandirektiver). Det forudsættes således, at en lokalplan ikke må være i strid med hverken kommuneplanens hovedstruktur, retningslinjer og rammebestemmelser eller med statslig planlægning i form af f.eks. landsplandirektiver.

Lov om naturbeskyttelse (naturbeskyttelsesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 1392 af 4. oktober 2022, har til formål at sikre natur, rekreative værdier

og arealer, der i kraft af deres beliggenhed er af betydning for befolkningen og dyre- og plantelivet. Loven indeholder generelle bestemmelser for beskyttelse af en række naturtyper samt beskyttelseslinjer omkring ferskvand og omkring skove.

Der er i naturbeskyttelseslovens kapitel 2 fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. følgende bygge- og beskyttelseslinjer: sø- og åbeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17) og fortidsmindebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18).

Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil som følge af naturbeskyttelseslovens §§ 65, stk. 1 og 2, og 65 b, stk. 1, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten udgøres af miljøministeren eller kommunalbestyrelsen.

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

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

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

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

Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet sætter ligeledes rammer for beskyttelsen af arter og deres levesteder. Efter habitatdirektivets artikel

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

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

Tilsvarende bestemmelser fremgår af lovbekendtgørelse nr. 265 af 21. marts 2019 om jagt- og vildtforvaltning (jagt- og vildtforvaltningsloven), jf. § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7, stk. 1 og 2.

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

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

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med

den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder m.v., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

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

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

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

3.4.2. Social-, Bolig- og Ældreministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægsprojektet omfattet af dette lovforslag vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven vil udgøre det fornødne retsgrundlag for, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan udføre de fysiske arbejder og

indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 indebærer således, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af den udførte miljøkonsekvensvurdering.

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

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

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

3.4.3. Ophævelse af fredninger

Projektarealet, jf. den foreslåede § 1, stk. 1, og bilag 2, er i dag omfattet af Vestvolden-fredningen og Utterslev Mose-fredningen i henhold til naturbeskyttelseslovens regler.

Da arealet foreslås anvendt til etablering af en vejforbindelse mellem Tingbjerg og Bystævneparken, findes det nødvendigt, at dele af de to fredninger ophæves. Arealet vil dermed ikke være omfattet af fredningsbestemmelserne. Derimod vil lovforslaget ikke påvirke den resterende del af de arealer, hvor fredningerne gælder.

Der henvises til beskrivelsen i punkt 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 6 og bemærkningerne hertil.

3.4.4. Fravigelse af anden lovgivning

For at skabe klarhed om, at anlægsloven således udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 7, at visse konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i naturbeskyttelsesloven, planloven og museumsloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af projektet nævnt i § 1, stk.1, og dermed fraviges med anlægsloven.

Anlægsprojektet og afledte terrænreguleringer uden for anlægsområdet, kan gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanplanlægning og uden tilladelse m.v. efter de regler, som fraviges i § 7.

Konsekvensen af fravigelserne medfører ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og naturbeskyttelsesmæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden efter reglerne i anlægsloven. De bestemmelser i anden lovgivning, som ikke finder anvendelse som følge af anlægsloven, jf. lovens § 7, omhandler forhold, som er behandlet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten, hvilket giver det fornødne faglige grundlag for, at det pågældende hensyn varetages og reguleres direkte med anlægsloven.

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

Der henvises i øvrigt til forslagets § 7 og bemærkningerne hertil.

Det forhold, at den lovgivning, som ikke er fraveget, fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet samt deres entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 7, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

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

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

Det foreslås derfor i § 8, stk. 1, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter lov om naturbeskyttelse og lov om vandløb samt regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Der er dog som sædvanligt mulighed for at indbringe sagen for domstolene, dog med en frist på seks måneder af hensyn til projektets fremgang. Der er ligeledes også den almindelige adgang til at indbringe klager til Folketingets Ombudsmand.

Der henvises i øvrigt til forslagets § 8 og bemærkningerne hertil.

3.5. Ledninger

3.5.1. Gældende ret

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

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22.

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

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

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

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

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

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

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

aftalt erstatning. Højesteret udtalte bl.a., at det i en situation, hvor der er aftalt erstatning, påhviler arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at ledningsanlægget ikke skal ligge på gæstevilkår.

3.5.2. Social-, Bolig- og Ældreministeriets overvejelse og den foreslåede ordning

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

Lovforslaget indeholder i §§ 10-12 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af projekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

3.6. Ekspropriation m.v.

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

Ekspropriation sker efter reglerne i lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, (herefter ekspropriationsprocesloven), jf. vejlovens § 95, stk. 1. Ved erstatningsfastsættelsen finder vejlovens § 103 anvendelse, hvilket betyder, at ekspropriationen fastsættes efter de almindelige erstatningsregler, herunder at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Der kan pålægges vejbyggelinjer, udføres forundersøgelser m.v. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45 og § 99. Vejbyggelinjer defineres som en sikringslinje med vejmyndigheden som påtaleberettiget, og indebærer begrænsninger i ejerens eller andre rettighedshaveres råden over et nærmere defineret areal, jf. vejlovens § 3, nr. 8.

Til gennemførelsen af anlægsprojektet skal der midlertidigt og permanent erhverves arealer og rettigheder. Der skal dels erhverves areal permanent til selve vejen, dels er der behov for midlertidige arbejdsarealer under anlægsfasen. I forbindelse med anlægsprojektets gennemførelse kan der også blive pålagt servitutter, vejbyggelinjer og ske en ændring i adgangsforhold.

Der skal erhverves areal til selve vejforbindelsen, herunder til etablering af bro over Fæstningskanalen.

Ud over de arealer, der skal anvendes permanent til udbygning af vejanlæggene, vil der være behov for at kunne anvende arealer midlertidigt under anlægsarbejdet. Desuden kan der blive brug for større arbejdsarealer i forbindelse med anlægsarbejdet. Arbejdsarealerne vil blive brugt midlertidigt i anlægsperioden, hvorefter de leveres tilbage til ejerne.

Flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand vil i udgangspunktet ske ved frivillig aftale mellem ledningsejer og lodsejer eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger.

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

Det forventes, at erhvervelse af arealer sker ved frivillig aftale herom, herunder arealer, der af ejes af statslige myndigheder.

4. Konsekvenser for opfyldelse af FN's Verdensmål

Lovforslaget vurderes at understøtte opfyldelse af FN's verdensmål mål 9 om industri, innovation og infrastruktur. Projektet kan have positive konsekvenser for så vidt angår delmål 9.1, 1 (udvikling af god, pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af hensyn til økonomisk udvikling og menneskelig trivsel), hvorefter der skal udvikles pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af høj kvalitet, herunder regionale og grænseoverskridende infrastruktur, for at støtte den økonomiske udvikling og menneskelig trivsel, med fokus på lige adgang for alle til en overkommelig pris. Etablering af en ny vejforbindelse vil være medvirkende til at sikre en bedre trafikafvikling i hele bydelen samt en højere regularitet i rejsetiden og dermed være en gevinst for såvel lokale beboere som erhvervsliv.

Med forslaget sikres, at boligmassen i det almene boligområde Tingbjerg/Utterslevhuse opretholdes, hvilket vil understøtte delmål nr. 11.1.,

som handler om, at alle sikres adgang til egnede og sikre boliger til en overkommelig pris med adgang til grundlæggende tjenesteydelser.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

5.1. Anlægsøkonomi og tidsplan

Anlægsoverslaget for vejforbindelsen er udarbejdet efter Transportministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet. Anlægsoverslaget er opgjort på fire niveauer: fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

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

Anlægsprojektet er i omfang et lille projekt, men af kompliceret karakter, hvortil der knytter sig mange usikkerheder i det foreliggende anlægsoverslag. 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 konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan den arkæologiske forundersøgelse vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige arkæologiske undersøgelser.

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

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en reserve på 10 pct. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget + 20 pct.

5.1.1. Anlægsøkonomi og tidsplan for etablering af en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum

Den samlede pris for udbygningen er beregnet til 113,2 mio.kr. (FFL-24, vejindeks 250,50). Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet, men kommunen skal afsætte de sidste 10% reserve til projektet.

BASISOVERSLAG Løsning 1	ANKERBUDGET Basisoverslag +10%	SAMLET ANLÆGSBUD-GET Basisoverslag +20%
94,3	**103,8**	**113,2**

Indeks: Økonomistyrelsens reguleringsindeks vedr. veje for år 2024 (FL-24)

Projektet vil kunne gennemføres på godt 3 år fra projektbevilling. Her vil der indledningsvist skulle bruges 1-1,5 år på udbud, geotekniske boringer, detailprojektering, myndighedsbehandling, besigtigelse og ekspropriation, m.v. Herefter vil anlægsarbejderne starte op samtidig med der projekteres videre. Anlægsarbejderne vil kunne færdiggøres på ca. 1-1,5 år inkl. udlægning af slidlag.

Anlæg af en ny vejforbindelse mellem Tingbjerg og Husum forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

År 0 efter igangsætning: forventet detailprojektering, udbud, myndighedsbehandling, forventet besigtigelse, forberedende arbejder m.v.
År 1 efter igangsætning: myndighedsbehandling, ekspropriation, forventet igangsætning af anlægsarbejder.
År 2 efter igangsætning: anlægsarbejder pågår.
År 3 efter igangsætning: forventet åbning af ny vejforbindelse, evt. diverse restarbejder, facadeisolering.

Da det foreliggende projekt er et skitseprojekt, konsolideres tidsplanen endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

År efter igangsætning	**Sum mio. kr.**
0	5,7
1	22,6
2	50,9
3	34,0
Ialt	113,2

Tabel 2. Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mio. kr. (FFL-24, vejindeks 250,5).

Principper for agil erhvervsrettet regulering vurderes ikke at være relevante i nærværende lovforslag.

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

5.2. Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Arbejdet forestås af transportministeren, i praksis af Vejdirektoratet, og har således økonomiske og administrative konsekvenser for staten i forbindelse med anlægsfasen. Københavns Kommune skal betale alle statens udgifter forbundet med anlægsprojektet.

Københavns Kommune har det endelige ansvar for finansieringen af projektets totaludgift uagtet mindre- eller merforbrug. Det forudsættes, at Københavns Kommune i samarbejdsaftalen med transportministeren ved Vejdirektoratet, jf. lovforslagets § 10, stk. 2, forpligter sig til at betale løbende i takt med afholdelse af projektudgifterne, som projektet er beskrevet i anlægsloven.

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

5.3. Implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

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

Lovforslaget har ikke økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Der afskæres med lovforslaget klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lovforslagets § 8, hvilket primært vedrører plan-, miljø- og naturlovgivningen.

Forslaget om afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af hensyn til anlægsprojektet fremdrift og økonomi samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere m.v. i anlægsperioden. Afgørelserne vil som altid kunne indbringes for domstolene, dog med de frister, der

fremgår af lovforslagets § 14, stk. 1, ligesom der fortsat vil være mulighed for at klage til Folketingets Ombudsmand.

Derudover har lovforslaget ikke administrative konsekvenser for borgerne.

8. Klimamæssige konsekvenser

Der skal anvendes råmaterialer, herunder f.eks. asfalt, stål og beton, til anlægsprojektet. I anlægsfasen skal der desuden anvendes entreprenørmaskiner, der udleder CO_2 og luftforurenende stoffer og støv. Endeligt kan projektet indebære løbende udledninger fra ændringer i det samlede trafikale billede og løbende drift og vedligehold af anlægget.

Det skønnes, at anlægsprojektets udledninger fra produktion, transport og indbygning af materiale udgør ca. 900 ton CO_2. Klimabelastningen ved anlægsprojektet skønnes således at være begrænset.

Det skønnes yderligere, at projektet ikke vil ændre mængden af trafikalt arbejde væsentligt, mens den løbende drift og vedligeholdelse af anlægget vurderes at indebære begrænsede udledninger.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

I miljøkonsekvensrapporten er der redegjort for de forventede miljø- og naturmæssige konsekvenser af anlægsprojektet samt afværgeforanstaltninger, som skal iværksættes i anlægsprojektets hhv. anlægs- og driftsfase. Konsekvenserne af den valgte løsning 1 (linjeføring B) er sammenfattet i dette afsnit. Det er vurderet, at 100 m på hver side af vejtraceet var et passende areal i et urbant miljø i forhold til at afgrænse undersøgelsesområdet med henblik at beskrive sandsynlige væsentlige påvirkninger på miljøet som det planlagte vejanlæg kan afstedkomme. For flagermus er undersøgelsesområdet udvidet. Lovforslaget har desuden naturmæssige konsekvenser som følge af, at de gældende fredninger delvist ophæves.

9.1. Planforhold

9.1.1. Eksisterende forhold

Fingerplanen er et landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning udstedt iht. planlovens § 3, stk. 1. Fingerplanen fastlægger iht. planlovens § 5 j, stk. 2, en opdeling af hovedstadsområdet i det indre storbyområde, det ydre storbyområde, de grønne kiler og det øvrige hovedstadsområde. I Fingerplanen er der foretaget afgrænsning af grønne kiler, dels indre grønne kiler og kystkiler, dels ydre grønne kiler. Vestvolden med tilliggende arealer er i Fingerplan 2019 afgrænset som en indre grøn kile. Det planlagte vejprojekt krydser således en indre grøn kile.

For de grønne kiler er der fastsat bestemmelser om, at det i kommuneplanlægningen skal sikres, at de grønne kiler ikke inddrages til byzone eller anvendes til bymæssige fritidsanlæg, jf. planlovens § 5 j, stk. 1, nr. 3, men forbeholdes overvejende almen, ikke bymæssig friluftsanvendelse, jf. Fingerplan 2019 § 18, stk. 1. Der kan etableres mindre anlæg som støttepunkter til det almene friluftsliv og ske mindre udvidelser af eksisterende anlæg til det almene friluftsliv, jf. Fingerplan 2019 § 18, stk. 3. Undtagelsesvist kan der ske udvidelser af eksisterende kulturinstitutioner, som allerede er placeret i kilerne, jf. Fingerplan 2019 § 18, stk. 4.

I Københavns Kommunes kommuneplan er området udpeget som grønt område, hvilket indebærer at arealet ikke kan bebygges eller anvendes til tekniske anlæg.

Vestvolden og de tilstødende grønne områder er endvidere i kommuneplanen udpeget af Københavns Kommune som "potentielt naturområde".

Projektområdet og den planlagte vejforbindelse er delvist beliggende inden for områder omfattet af lokalplan 609 Tingbjerg eller lokalplan 222 Tingbjerg Vest II.

9.1.2. Påvirkning i anlægs- og driftsfasen

Der er aktuelt ikke gennemført nogen offentlig planlægning, der reserverer arealer til det planlagte vejprojekt.

Projektet gennemføres via nærværende anlægslov, der senere vil danne grundlag for en justering af Fingerplanen og Københavns kommuneplan. Anlægsloven træder i stedet for retningslinjerne, der findes i disse planer. Anlægsloven vil desuden træde i stedet for den normale planlægningsproces, herunder høringsfase og anden borgerinddragelse.

I forhold til den gældende planlægning indebærer projektet en væsentlig påvirkning, der ikke kan afværges, idet de gældende arealudpegninger og retningslinjer i Københavns Kommuneplan 2019 må forventes at skulle ændres i overensstemmelse med en anlægslov, hvilket vil genetablere en formel overensstemmelse.

9.2. Natur

9.2.1. Eksisterende forhold

Projektområdet og de tilstødende arealer langs Vestvolden kan beskrives som en blanding af parkarealer, slåede græsarealer, træer og krat i kombination eller på menneskeskabte strukturer som volden, Voldgraven og forposterne. Langs Voldalléstien findes en del gamle træer. Naturarealer i og omkring projektområdet er beskyttet efter naturbeskyttelsesloven. Fæstningskanalen er både beskyttet som vandløb og sø. Desuden er der på strækningen en åbeskyttelseslinje. Der er to arealfredninger i projektområdet, som bl.a. har til formål at bevare områderne som parkarealer og sikre offentlighedens adgang. Desuden er det et formål at sikre spredningskorridorer for plante og dyreliv.

Ved feltundersøgelserne er der registreret arter af padder, flagermus, fugle m.m. i projektområdet.

Ud over de undersøgelser, som er nævnt i miljøkonsekvensrapporten, har Vejdirektoratet tilvejebragt yderligere undersøgelse af flagermus i forbindelse med den afsluttede høring, så der nu foreligger både en sommerlytning og en sensommerlytning.

Padder
Ved registrering af rastende padder er der taget højde for temperatur, så der er foretaget registrering af både potentielle rastesteder, samt registrering af padder i både september 2020 og i november 2020. I juni 2021 blev undersøgelsesområdet gennemgået igen med henblik på at registrere voksne individer samt yngel i Fæstningskanalen. Undersøgelsen af padder er udført på baggrund af Vejledning i Håndbog om arter på Habitatdirektivets bilag IV (2007). Der blev i undersøgelsen søgt efter spidssnudet frø, stor vandsalamander, butsnudet frø, grøn frø, skrubtudse og lille vandsalamander. Der henvises også til DCE – Nationalt Center for Miljø og Energis teknisk anvisning til overvågning af padder.

Ved feltregistreringerne blev der fundet en skrubtudse og en butsnudet frø, men ikke andre arter af padder, og Fæstningskanalen vurderes ikke velegnet som ynglelokalitet for padder.

Det bemærkes, at bilag IV-arten spidssnudet frø er registreret i en nærliggende sø, beliggende inden for vandringsafstand til projektområdet. Spidssnudet frø blev dog ikke fundet i undersøgelsesområdet, og heller ikke i artsregistreringsdatabaser. Undersøgelsesområdet og de nærliggende områder uden for undersøgelsesområdet indeholder ikke andre vandforekomster, der er egnet som yngleplads for spidssnudet frø.

Flagermus

Området indeholder en række træer, som har strukturer i form af f.eks. hulheder og sprækker som flagermus kan benytte som yngle- eller rastepladser. Træerne benævnes derfor som flagermusegnede træer. Såfremt der er konkrete spor efter flagermus benævnes træerne som flagemustræer. Træerne er undersøgt over to sæsoner. Flagermusegnede træer blev registret i september 2020. Herefter blev der foretaget en lytning samt observation i juni 2021 ved hvert af de registrerede flagermusegnede træer. I september 2022 blev en feltundersøgelse gennemført med lyttebokse og observation. Den seneste undersøgelse af flagermus blev foretaget den 5. og 6. september 2022.

Undersøgelser for flagermus er foretaget med baggrund i Vejledning om Flagermus og Større veje (2011) og Håndbog om arter på Habitatdirektivets bilag IV (2007)

Ved den første undersøgelse blev der på nær et enkelt træ i udkanten af undersøgelsesområdet ikke registreret aktivitet, som indikerer, at træerne benyttes af flagermus. Det ene træ med mulig yngleaktivitet i udkanten af undersøgelsesområdet fældes ikke og bliver derfor ikke påvirket af projektet. Der blev ikke fundet yngle- eller rastepladser i træer eller i bygninger i undersøgelsesområdet.

Ved den anden flagermusundersøgelse blev der ikke fundet nogen aktivitet af flagermus i de flagermusegnede træer, og det konkluderes derfor, at undersøgelsesområdet alene bruges af flagermus til jagt og fødesøgning. Fødesøgningsområder er ikke omfattet af princippet om økologisk funktionalitet, som yngle- og rastepladser er.

Ud af de i alt 30 registrerede flagermusegnede træer i undersøgelsesområdet blev der fundet ti træer med konkrete spor efter flagermus. De nævnte træer bliver i flagermusundersøgelserne generelt betegnet som ringe egnede som yngle- og rastepladser for flagermus.

Miljøkonsekvensrapporten konkluderer desuden, at området omkring undersøgelsesområdet (Vestvolden) indeholder adskillige træer og bygninger, som kan have kvalitet som raste- og yngleområder, der gør at området samlet set vurderes robust i forhold til rydning af træer inde for vejtraceet. I forbindelse med flagermusundersøgelserne har to uafhængige flagermuseksperter, udtalt, at projektet ikke vil påvirke den økologiske funktionalitet for

flagermus i området, og at flagermus alene bruger projektområdet til fødesøgning og overflyvning.

Ved undersøgelserne i september 2022 blev der observeret fem arter: dværgflagermus, troldflagermus, vandflagermus, brunflagermus og skimmelflagermus. Heraf var troldflagermus en tilføjelse i forhold til den tidligere undersøgelse i juni 2021. I 2021 blev der tillige fundet sydflagermus og pipistrelflagermus, hvorved der i alt er registreret syv flagermusarter i undersøgelsesområdet.

Fugle, insekter, andre dyr og planter
Der er foretaget en indledende søgning i diverse databaser samt feltundersøgelse i juni 2021.

Ved feltundersøgelserne blev der ikke fundet beskyttede fuglearter. I Fæstningskanalen observeredes rastende troldand, gråand, blishøne, hættemåge og sølvmåge. Det er almindelige og forventelige fuglearter for området. Desuden blev der fundet enkelte arter, ved gamle træer med hulheder, f.eks. korttået træløber og rødstjert.

Ved feltundersøgelserne blev der ikke fundet planter omfattet af artsfredningsbekendtgørelsen. En del plantearter, der er vigtige som nektarkilde for insekter blev fundet. Der blev bl.a. observeret forskellige arter af pil, tjørn, blåhat, vild kørvel samt døvnælde. Desuden blev der bemærket en række ikke-hjemmehørende plantearter i området. Japansk pileurt optræder mindst ét sted nord for Fæstningskanalen, og sildig/canadisk gyldenris er udbredt i hele området. Begge er beskrevet af Miljøstyrelsen som invasive.

Der er ikke inden for området fundet beskyttede eller rødlistede plantearter.

Natura 2000
Natura 2000-område nr. 141, Brobæk Mose og Gentofte Sø, er det nærmeste Natura 2000-område og ligger ca. 4,5 km fra projektet. Projektet i Tingbjerg er ikke hydraulisk forbundet med dette Natura 2000-område.

Information om Natura 2000-områder er indhentet fra MiljøGIS, og udpegningsgrundlaget er fremsøgt i basisanalysen for det pågældende Natura 2000-område.

9.2.2. Påvirkning i anlægsfasen

Padder

Vejdirektoratet vurderer med de indbyggede afværgeforanstaltninger, at projektet ikke vil påvirke hverken yngle eller rasteområder for padder på habitatdirektivets bilag IV. Herunder at den økologiske funktionalitet for spidssnudet frø opretholdes både i anlægsfasen og i driftsfasen. Det vurderes, at projektet ikke vil fragmentere passagen for spidssnudet frø, da området i forvejen er meget fragmenteret og indeholder mange strukturer, som f.eks. bygninger, veje, p-pladser og stier, som besværliggør eller hindrer vandring for spidssnudet frø. Vejdirektoratet har undersøgt og vurderet, at der ikke ligger egnede yngleområder i form af f.eks. mindre vandhuller for spidssnudet frø på den anden side af vejforbindelsen mod øst i forhold til yngleområdet nord for projektområdet. Denne vurdering understøttes af mangel på fundet af spidssnudet frø i øst for den planlagte vejforbindelse, jf. databaserne www.arter.dk og naturdata.

Flagermus
Ved feltarbejdet blev der registreret 30 flagermusegnede træer som yngle- eller rastested for flagermus, hvoraf ti havde konkrete spor efter flagermus. Af de 30 registrerede flagermusegnede træer fældes der fem træer i projektet. Ingen af de fem træer, der skal fældes, har konkrete spor efter flagermus.

Der vil efter fældning af de fem træer stadig være ca. 25 potentielle flagermustræer tilbage alene i undersøgelsesområdet. Vejdirektoratet vurderer, at den naturlige succession af træer i området, både på kort og langt sigt, samt de tilbageværende flagermusegnede træer, vil sikre, at den økologiske funktionalitet i forhold til yngle- og rastesteder vil være opretholdt i området.

Flagermusegnede træer må kun fældes i perioden 1. september til 31. oktober, og de fem træer vil inden fældning blive undersøgt med endoskop for at sikre, at der ikke er enkeltindivider på træk, der uventet har taget midlertidigt ophold. Det skal i den forbindelse henvises til forsigtighedsprincippet og afsnit 2.3.4. d) i EU-Kommissionens "Vejledning om streng beskyttelse af dyrearter af fællesskabsbetydning i henhold til habitatdirektivet samt Miljøstyrelsens Forvaltningsplan for flagermus.

For de arter, der er fundet i området, vurderes projektets fragmentering af ledelinjer i et vist omfang at ændre flagermusenes flyveruter, selvom det ved feltobservation ikke kunne konstateres, at flagermusene holdt sig særligt til enkelte ledelinjer, ud over selve Fæstningskanalen. Det vurderes, at flagermusene i anlægsfasen enten vil dreje af før byggepladsen og følge hegnet eller vegetationen langs byggepladsen eller ændre deres flyvehøjde. De mindre flagermus, dværgflagermus og pipistrelflagermus, vil forventeligt flyve

nærmere jorden og krydse byggepladsen ved lav højde. Dette vurderes ikke at være risikabelt for flagermusene, da de kun er fremme i sene aften- og nattetimer, hvor der ikke er aktiviteter på byggepladsen. Disse ændringer vurderes dog ikke at ville påvirke flagermusenes livsbetingelser eller bestande.

Mulige støjforstyrrelser fra anlægsarbejder vurderes ikke at have skadelig påvirkning for områdets arter eller bestande af flagermus.

Der er forskel på, hvornår flagermus går i dvale, men størstedelen er i dvale fra slut oktober, afhængigt af vejret, til slutningen af marts. I dvaleperioden er det kun yderst sjældent flagermus bevæger sig ud af deres rastested. Det er i flagermusenes dvaletid i vinterhalvåret, at der kan forekomme arbejdsbelysning i arbejdstiden, der evt. midlertidigt kan oplyse de grønne områder omkring kanalen. I sommerhalvåret er nætterne relativt korte, og behovet for lys på maskinel og byggeplads vil være begrænset. Uden for arbejdstiden vil der ikke være lys på maskinel, og lys på byggepladserne vil ikke være væsentlig forskellig fra den eksisterende belysning i området. Effekt på flyvende flagermus og påvirkningen i deres vågne periode vurderes derfor minimal.

Fugle, insekter, andre dyr og planter
Vejforbindelsen vil lægge beslag på arealer med forskellig flora og fauna.

Anlægsarbejdet vil kunne medføre midlertidig ændret adfærd og spredningsmuligheder for de arter, der anvender voldanlægget som spredningskorridor.

Anlægsfasen er midlertidig og det vurderes, at dyre- og plantelivet naturligt vil genetablere sig på de arealer, der anvendes midlertidigt i anlægsfasen. Arterne vil hurtigt genetablere sig på de arealer, der ikke permanent inddrages til en ny vejforbindelse, og dette understøttes yderligere af beplantningsplanen, der skal sikre, at der genplantes arter, som allerede er i området.

Det indgår også i projektet, at overflademulden opbevares på stedet og skal lægges ud igen, således at den eksisterende frøbank får mulighed for at vokse op.

Natura 2000

Det er vurderet, at projektet på ingen måde vil få en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områder, herunder naturtyper og arter på områdernes respektive udpegningsgrundlag. Vurderingen gælder både de gældende udpegningsgrundlag og de komne udpegningsgrundlag for Natura 2000-områderne. Eftersom der ikke er hydraulisk kontakt med Natura 2000-områder, vurderes det derfor også, at projektet heller ikke vil påvirke målsatte vandområder eller hindre målopfyldelse for disse.

9.2.3. Påvirkning i driftsfasen

Padder

Vejdirektoratet vurderer med de indbyggede afværgeforanstaltninger, at projektet ikke vil påvirke hverken yngle eller rasteområder for padder på habitatdirektivets bilag IV. Herunder at den økologiske funktionalitet for spidssnudet frø opretholdes både i anlægsfasen og i driftsfasen. Det vurderes, at projektet ikke vil fragmentere passagen for spidssnudet frø, da området i forvejen er meget fragmenteret og indeholder mange strukturer, som f.eks. bygninger, veje, p-pladser og stier, som besværliggør eller hindrer vandring for spidssnudet frø. Vejdirektoratet har undersøgt og vurderet, at der ikke ligger egnede yngleområder i form af f.eks. mindre vandhuller for spidssnudet frø på den anden side af vejforbindelsen mod øst i forhold til yngleområdet nord for projektområdet. Denne vurdering understøttes af mangel på fundet af spidssnudet frø i øst for den planlagte vejforbindelse, jf. databaserne www.arter.dk og naturdata.

Flagermus

I driftsfasen vil vejanlægget medføre en forøget fragmentering af de eksisterende ledelinjer og fourageringsområder, der i dag kun i forsvindende omfang eller evt. slet ikke er påvirket af den eksisterende rekreative stiforbindelse. Forandringen vurderes ikke at påvirke de store, ikke strukturbundne flagermus, skimmelflagermus og brunflagermus, der er kendt for at flyve højt over terræn og trækroner, og som særligt fouragere i det åbne område nord for Fæstningskanalen.

I driftsfasen vil midlertidigt inddragede arealer omkring vejforbindelsen igen være tilplantet med blandende arter af løvtræer m.m., som skaber et optimalt grundlag for flagermusenes jagt efter insekter. De mindre flagermus, som er mere strukturbundne og flyver ved lavere højder, vandflagermus, pipistrelflagermus og dværgflagermus, forventes at søge nærmere terræn ved krydsning af vejforbindelsen. De taber flyvehøjde, når der er mere end 5 m mellem trækronerne i deres ledelinjer.

Vejforbindelsen projekteres til en fartgrænse på 40 km/t, og ved denne hastighed vurderes alle arter af flagermus at kunne navigere omkring køretøjerne, selvom de flyver nærmere terræn. Projektet vurderes derfor ikke at føre til øget dødelighed blandt flagermus som følge af trafikdrab.

Det vurderes, at udformningen af broen over Fæstningskanalen vil tillade de små flagermus samt vandflagermus at forsætte deres flyverute under broen, hvor de store arter og arter, der flyver ved mellemhøjde, vil løfte sig over broen. Dette vurderes ikke væsentligt at ændre deres flyvemønstre eller fouragering langs Fæstningskanalen.

Støjpåvirkningen fra projektet vil være sammenlignelig med andre veje i området, og vurderes ikke at have væsentlig påvirkning af områdets økologiske funktionalitet. Vejstøjen vurderes heller ikke at være af en sådan karakter, at den vil påvirke de udpegede sommerrastepladser eller ynglekolonien af dværgflagermus.

Belysning af vejen kan medføre forstyrrelser for nogle arter af flagermus. Dette forhold er særligt gældende for vandflagermus og skal indtænkes i projektet. Omvendt kan vejbelysning også tiltrække insekter, som gør andre arter af flagermus glade for at jage ved belysning. Vejdirektoratet vil minimere påvirkning af lys fra vejen til grønne områder. I forbindelse med belysning af vejen skal der ved udvælgelse af belysning af vejen i det nattemørke område tages hensyn til, at belysningen ikke forstyrrer flagermus.

Samlet vurderes området at være robust med hensyn til flagermusenes livsbetingelser, også ved rydning af træer inden for projektområdet. Ligeledes er inddragelsen af grønne fourageringsarealer så lille, at det ikke vurderes at have en indflydelse på det samlede områdes funktion som fødesøgningsområde for flagermus.

Fugle, insekter, andre dyr og planter
I driftsfasen forventes fugle i området dog at have genetableret sig i de genplantede arealer. Arterne fundet i området er almindelige for parklignende omgivelser og ikke specielt følsomme over for menneskepåvirkning, støj eller trafik.

Spredningskorridorer er linjer i landskabet, der giver læ, skjul, fugtighed og fødemuligheder for de dyr og fugle, der bevæger sig rundt i landskabet. Vejen vurderes ikke at ville skabe isolering af bestande. Det vurderes essentielt

for spredningsmulighederne, at dyr kan krydse under broen langs Fæstningskanalen.

Natura 2000
Det er vurderet, at projektet på ingen måde vil få en væsentlig påvirkning på Natura 2000-områder, herunder naturtyper og arter på områdernes respektive udpegningsgrundlag.

Vurderingen gælder både de gældende udpegningsgrundlag og de komne udpegningsgrundlag for Natura 2000-områderne. Eftersom der ikke er hydraulisk kontakt med Natura 2000-områder, vurderes det derfor også, at projektet heller ikke vil påvirke målsatte vandområder eller hindre målopfyldelse for disse.

9.2.4. Afværgeforanstaltninger

For anlægsfasen gælder en række forhold, der skal begrænse miljøpåvirkningerne på natur og arter.

Det areal, der midlertidigt inddrages til byggeaktiviteter, er minimeret og eksisterende træer bevares i videst muligt omfang. Der etableres beskyttelse omkring de træer i arbejdsområdet, der ikke fældes.

Endvidere indrettes arbejdsområdet så vidt muligt, så at antallet af træer, der skal fældes, begrænses.

Der opsættes paddehegn til afskærmning af arbejds- og byggepladsen med henblik på at undgå individdrab. Vejdirektoratet vil i forbindelse med detailprojekteringen ansøge Miljøstyrelsen om dispensation fra artsfredningsbekendtgørelsen til flytning af individer for de paddearter, som er fundet i forbindelse med projektet (skrubtudse og butsnudet frø), samt de arter, der ikke er fundet, men som kan strejfe i nærheden af projektet. Vejdirektoratet vil konsultere en paddeekspert i forbindelse med ansøgning om dispensation fra artsfredningsbekendtgørelse, samt til anvisning af placering af paddehegn og planlægning af tilsyn med paddehegn.

Arbejds- og materielpladsen skal gennemsøges for padder efter paddehegn er opsat og før selve anlægsarbejdet sættes i gang. Evt. fund af padder skal flyttes til en egnet lokalitet i nærområdet.

Vejdirektoratet vil føre løbende tilsyn med paddehegn og løbende undervejs i anlægsperioden eftersøge og flytte padder ud af anlægsområdet, såfremt

der er nogen, der forvilder sig derind. De træer, som fældes i projektet, skal efterlades i nærområdet så vidt muligt, så evt. padder kan raste under stammerne.

Af hensyn til flagermus og redeliggende fugle fældes træer i september eller oktober måned, dvs. uden for ynglesæsonen og flagermusenes vinterdvale.

Vejdirektoratet vil benytte den bedste tilgængelige metode til at sikre individbeskyttelsen i forbindelse med fældningen af træerne. Derfor inspiceres de fem flagermusegnede træer med endoskop umiddelbart inden fældningen for at sikre, at der ikke er enkeltindivider på træk, der uventet har taget midlertidigt ophold.

I tilfælde af fund af rastende flagermus på dette tidspunkt kontaktes relevante myndigheder og fagfolk, og der træffes forholdsregler for at sikre, at der ikke sker skade på flagermus ved fældningen. Dette inkluderer metoder som udslusning, aftenfældning og etapevis fældning, afhængigt af de konkrete omstændigheder (herunder tidspunkt). Der foretages ansøgning om dispensation fra Miljøstyrelsen, hvis det ikke er muligt at undgå risiko eller forstyrrelse af individuelle flagermus.

Vejdirektoratet vil, efter et forsigtighedsprincip, veteranisere to træer for hvert flagermusegnet træ, der bliver fældet. Dette afværgetiltag skal sikre, at områdets økologiske funktionalitet for flagermus bevares efter, at projektet er gennemført. Veteraniseringen skal foretages minimum 6 mdr. forud for, at de eksisterende flagermusegnede træer fældes.

Der vil ske en hurtig retablering af de midlertidigt berørte områder for at fremskynde genindvandring af planter og dyr og Vestvoldens funktion som spredningskorridor. Afgravet muldjord (med frøbank) opbevares under anlægsarbejdet i projektområdet og genudlægges på stedet efterfølgende.

Der skal inden anlægsarbejdet igangsættes, udarbejdes en reetableringsplan eller en beplantningsplan for projektet. Denne skal udføres, så der er sammenhæng med den eksisterende plejeplan for Vestvolden og med hensyn til landskabelige, kulturhistoriske og biologiske forhold. I processen inddrages bl.a. Naturstyrelsen, Slots- og Kulturstyrelsen og Københavns Kommune.

Som afværgeforanstaltning indgår en hurtig retablering med genbrug af muld fra projektområdet og genplantning af området. Begge dele forventes

i nogen grad at reducere påvirkningerne fra en ny vejforbindelse. Vejanlægget er desuden projekteret, så det i fremtiden vil være muligt for dyr at passere under broen.

I beplantningsplanen skal der være særlig opmærksomhed på, at eksisterende ledelinjer skal bevares ved reetablering af beplantningen. Dertil inkluderes i beplantningsplanen, at torsoer fra fældede træer genplantes, så de kan skabe flagermusvenlige strukturer i den reetablerede beplantning og bidrage til at skabe diversitet i vegetationsstrukturen. Ligeledes vil det bidrage til at bevare kvaliteten af fourageringsområdet.

Endelig er det af betydning for flagermus, at belysningen i drifts- og anlægsfasen holdes inde på vejen. Der etableres ikke belysning, der kan oplyse Fæstningskanalen af hensyn til jagende vandflagermus.

Design og udførselsmetode for bro- og vejdelen af vejforbindelsen sikrer endelig, at Fæstningskanalen ikke berøres i forbindelse med anlægsarbejdet.

På baggrund af de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger og de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet), naturbeskyttelseslovens § 29 a, herunder artfredningsbekendtgørelsen, samt § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lovbekendtgørelse nr. 265 af 21. marts 2019 om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 og Europaparlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

9.3. Kulturhistorie, kulturarv og fredede fortidsminder

9.3.1. Eksisterende forhold

Vestvolden er omfattet af beskyttelsesbestemmelserne i museumsloven.

Københavns Museum har udført en arkivalsk kontrol af projektområdet ud fra de tilgængelige registranter og arkivalier. Det viser sig, at der findes væsentlige arkæologiske interesser i det berørte område. Det fredede fortidsminde, Vestvolden, vil blive direkte berørt af projektet. Desuden er projektområdet beliggende i nærheden af Utterslev Mose, der er et areal med kendt aktivitet fra flere forhistoriske perioder, bland andet flere erkendte stenalderbopladser. Ligeledes findes der en gravhøj direkte syd for

det planlagte projektområde, ligesom den historiske landsby, Husum, ligger i nærområdet.

Samlet set er der således stor sandsynlighed for, at der på arealet kan findes væsentlige arkæologiske spor, udover Vestvolden, der vil skulle undersøges af Københavns Museum, inden de kan fjernes i forbindelse med et eventuelt fremtidigt anlægsarbejde. Derfor udføres der efter aftale med Københavns Museum en arkæologisk forundersøgelse, og eventuelt arkæologiske udgravninger, inden anlægsarbejdet starter.

9.3.2. Påvirkning i anlægs- og driftsfasen

Gennembruddet af Vestvolden, forpost-arealerne og omgivelserne vurderes at blive en væsentlig påvirkning på disse kulturhistoriske værdier. En ny vejforbindelse vil gennemskære volden og yderkanten af fæstningens forpostareal, fæstningsskråningen. Den vil få en dominerende påvirkning på oplevelsen af fæstningsområdet, i strid med fredningens formål.

Projektet er gennem designfasen tilpasset med henblik på at mindske påvirkningen. Den valgte linjeføring, hvor vejen slår en bue mod Vest, flytter gennemgravningen til udkanten af fæstningsskråningen og uden om våbenpladsen. Den valgte linjeføring vil dog også gennembryde volden og tilstedeværelsen af vejen og broen vil påvirke oplevelsen af omgivelserne i væsentlig grad.

9.3.3. Afværgeforanstaltninger

Projektet er designet og planlagt med et minimum af arealinddragelse. Der er desuden gennemført arkivalsk kontrol, og i den videre planlægning skal der indgås aftaler med Københavns Museum om arkæologisk forundersøgelse og eventuelt arkæologiske udgravninger på det beskyttede fortidsminde, inden anlægsarbejder starter.

Desuden skal Københavns Museum være tilknyttet anlægsarbejdet, hvor der kan gøres nye arkæologiske fund. I projektområdet skal omgivelserne retableres, så vidt det er muligt til de terrænoverflader, der findes i dag. Der foretages også gentilplantning.

9.4. Landskab og byrum

9.4.1. Eksisterende forhold

Vestvolden er velbevaret og passerer igennem et afvekslende landskab med forskellige landskabsformer og terræn. Mod Rødovre i syd er der et let bølgende morænelandskab, der længere mod øst tager form af en blød bakke.

Denne falder relativt stejlt ned mod Harrestrup Ådal og det åbne, flade landskab, hvor projektområdet og den del af Vestvolden, der indgår i denne miljøkonsekvensvurdering, er beliggende.

Vestvolden og de grønne områder langs med denne, fremtræder som et skov- og kratbælte eller en mosaik, der varierer mellem skovbevoksninger/blandingsskov, åbne græsarealer, kolonihaveområder, legepladser, klippede plæner, mindre arealer med fælledgræs, som er mellemhøjt groft græs med indslag af anden flora, græsklædte skråninger og solitære træer.

Nord for Vestvolden og Fæstningskanalen mod Tingbjerg går den tætte beplantning over i større parklignende arealer med spredt beplantning af blandede løvtræer og buske.

Langs sydsiden af volden løber den sammenhængende gang- og cykelsti, Voldalléstien, parallelt med volden. Denne var oprindeligt fremryknings- og forsyningsvej for soldaterne. I dag er stien indrettet til national cykelsti, der bl.a. forbinder Utterslev Mose med Avedøre.

Umiddelbart øst for den planlagte vejforbindelse, inden for projektområdet, ligger i dag en fælles nord-sydgående gang- og cykelstiforbindelse. Denne går på tværs af Vestvolden og Fæstningskanalen, og forbinder Tingbjerg og Husum.

Byrummet nord og nordøst for projektområdet er præget af et fladt terræn, bestående af de tidligere marker nord for Husum landsby.

Nord for Fæstningskanalen ligger H/F HusumHave som et langsgående bælte af kolonihaver. Umiddelbart nord for kolonihaverne ligger bydelen Tingbjerg, der hovedsageligt består af treetages boligblokke, enkelte rækkehuse i én etage og et højhus i 12 etager. Bebyggelsesstrukturen i Tingbjerg er præget af en åben opbygning omkring store grønne fælles gårdrum med Tingbjerg Skole i midten og børneinstitutioner spredt rundt i bydelen.

Syd for Vestvolden, øst for Bystævnet ligger etageboligbebyggelsen Kobbelvænget. Bebyggelsen er et eksempel på en funktionalistisk parkbebyggelse, der rummer store bygningsmæssige og landskabelige kvaliteter. Langs Vestvolden er byggeriet opført som nord-syd orienterede boligblokke i syv etager. Syd herfor, langs Bystævnet består bebyggelsen af boligblokke i tre etager. Bygningerne er trukket langt ud mod de omgivende veje.

På vestsiden af Bystævnet ligger et kommunalt centralkøkken, Københavns Madservice, rækkehuse til funktionærboliger samt aktivitetscenter og en daginstitutionsbygning.

9.4.2. Påvirkning i anlægsfasen

I forbindelse med anlægsarbejdet inddrages og indhegnes et areal til midlertidigt arbejdsområde. Til anlægsarbejdet inddrages en række trampestier og cykelstier, som omlægges, samt ubefæstede arealer. De ubefæstede arealer, der inddrages, er primært parklignende arealer med fælledgræs, blomsterrige overgangsarealer, krat og træbevoksning. Der fældes 6 lindetræer i alléen ved krydset mellem Bystævnet og Voldalléen. Træerne er af varierende alder og størrelse. Ved forvolden fældes et enkelt større træ og arealet med blandende urter og stauder ryddes. Ved krydsningen af selve volden er bevoksningen, der ryddes, karakteriseret som højt krat med blandede træer af varierende alder og størrelse og buske. Det skønnes at området indeholder 12 mellemstore træer, som skal fældes.

Selve Fæstningskanalen berøres ikke eller kun i meget begrænset omfang, da der ikke pågår anlægsarbejder i selve vandløbet. I Bystævneparken, mellem Ruten og Fæstningskanalen, vil projektet gennemskære en bevoksning af blandede træer og buske, hvor der er en eksisterende trampesti. Der ryddes omtrent 1.500 m^2 med blandede træer, buske og kratbevoksning. Endvidere ryddes der de eksisterende mellemstore og mindre træer, der kan karakteriseres som selvforyngelse, omkring den eksisterende parkeringsplads ved Ruten. Der skal derudover ryddes 20-25 mindre til mellemstore træer på arealet nord for Fæstningskanalen. Tre af de træer, der planlægges fældet i forbindelse med projektet, kan karakteriseres som bevaringsværdige. Dette omfatter ét træ ved Ruten og to træer ved trampestien i Bystævneparken. Ingen af de nævnte tre bevaringsværdige træer har potentiale som raste- eller ynglelokalitet for flagermus.

Den primære visuelle påvirkning på de nære omgivelser vil overvejende være fra tilstødende arealer mod vest og mod øst af den planlagte vejforbindelse. På kort og mellemlang afstand vil den visuelle påvirkning primært være fra nord og fra syd.

Fra Voldalléstien, vest og øst for projektområdet, vil den eksisterende og den nye genetablerede beplantning delvist skærme for indsynet til den nye vejforbindelse.

Ud over selve vejanlæggets visuelle påvirkning kommer påvirkningen fra trafikken i bevægelse på den nye vejforbindelse og tilstødende vejnet

9.4.3. Påvirkning i driftsfasen

Den primære visuelle påvirkning på de nære omgivelser vil overvejende være fra tilstødende arealer mod vest og mod øst af den planlagte vejforbindelse. På kort og mellemlang afstand vil den visuelle påvirkning primært være fra nord og fra syd.

Fra Voldalléstien, vest og øst for projektområdet, vil den eksisterende og den nye genetablerede beplantning delvist skærme for indsynet til den nye vejforbindelse.

Ud over selve vejanlæggets visuelle påvirkning kommer påvirkningen fra trafikken i bevægelse på den nye vejforbindelse og tilstødende vejnet.

I projektområdet og i umiddelbar tilknytning hertil, vil den planlagte vejforbindelse være visuelt dominerende. Dette aftager dog relativt hurtigt i takt med at afstanden til vejforbindelsen øges grundet den omkringliggende vegetations afskærmende påvirkning.

Anlægget vil påvirke de landskabelige værdier i betydelige grad og vil være dominerende, set fra alle sider, særligt fra syd hvor vejen vil være mest synlig. Vejforbindelsen vil fremstå dominerende, også set fra de omkringliggende beboelser. Der vil ske en opdeling af fortidsminde og parkområder, og de overordnede strukturer i landskabet vil blive forstyrret.

Områdets stiforbindelser tilpasses de nye forhold, hvilket påvirker den landskabelige oplevelse af parkområdet.

Syd for Fæstningskanalen vil vejforbindelsens spunsvægge skabe en barriereeffekt i landskabet og medføre en fysisk opdeling af Vestvolden og det grønne område.

9.4.4. Afværgeforanstaltninger

Det indgår i anlægsfasen, at terræn og beplantning omkring forbindelsen retableres hurtigt, og så vidt muligt med samme udformning og samme arter som i dag.

Reetableringen og udarbejdelse af endelig planteplan i detailprojekteringsfasen skal ske efter en samlet plan i forlængelse af plejeplanen for Vestvolden og med hensyn til både landskabelige, kulturhistoriske og biologiske forhold. I processen inddrages bl.a. Naturstyrelsen og Københavns Kommune.

I reetableringen indgår genetablering af en hensigtsmæssig og hjemmehørende beplantning samt reetablering af stiforbindelser.

I projektet er der medtaget etablering af rækværk langs toppen af spunsvægge i begge løsningsforslag, som vil forhindre faldulykker og vil muliggøre rekreativ brug af det grønne område langs spunsvægge.

Herudover kan man i driftsfasen overveje en begrønning og/eller en beklædning eller maling af spunsvæggen for at reducere dennes visuelle påvirkning.

9.5. Materielle goder

9.5.1. Eksisterende forhold

I tilknytning til Vestvolden ligger en korridor af parklignende grønne områder med forskellige faciliteter for borgerne. Nord for projektområdet ligger bebyggelserne Tingbjerg og Utterslevhuse. Syd for projektområdet ligger to bebyggelser, Voldparken og Bystævneparken.

9.5.2. Påvirkning i anlægsfasen

Hvis projektet gennemføres, forventes en anlægsperiode på lidt over 1 år, med byggeplads og byggeaktiviteter i projektområdet. Byggepladsen vil støje i et vist omfang og spærre adgange på langs og på tværs, hvilket kan påvirke brugen af de grønne områder, inkl. kolonihaver og legepladser. Selv om der vil være en del støj og trafikgener, vurderes det ikke at være til væsentlig gene for brugen eller værdien af de omtalte områder.

9.5.3. Påvirkning i driftsfasen

Projektets gennemførelse vurderes at få en væsentlig påvirkning på de grønne faciliteter, inkl. parkfunktioner. Legepladsen vil komme til at ligge ved siden af vejen. Vejforbindelsen har en boligpolitisk baggrund, idet den skal forbinde Tingbjerg og Bystævneparken syd for volden som én bydel, med fælles faciliteter. Desuden vil bydelen Tingbjerg få to adgangsveje, hvilket vil forbedre den trafikale adgang og skabe større tryghed, m.v. Dette vurderes samlet set at være et væsentligt løft til Tingbjerg, dvs. en positiv påvirkning. Der er således både positive og mindre positive påvirkninger i driftsfasen.

9.5.4. Afværgeforanstaltninger

I anlægsfasen omdirigeres gående og cyklende trafik i og omkring projektområdet. I driftsfasen er der ikke identificeret særlige afværgeforanstaltninger.

9.6. Lysforhold

9.6.1 Eksisterende forhold

Den planlagte nye vejforbindelse vil gå gennem et fredet, grønt område, hvorimod de to tilkørselsveje (Ruten og Bystævnet) går gennem bymæssig bebyggelse. Det skaber forskellige lysmæssige hensyn.

9.6.2. Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasen vil lyspåvirkning afhænge både af indretning af byggepladsen og anlægsperioden. Der skal være belysning på byggepladsen, når der arbejdes i perioder uden dagslys. Der vil desuden blive oprettet belysning i henhold til de nødvendige aktiviteter inden for arbejdsarealer i de mørke perioder. Samtidig vil der være lys på det maskinel, der anvendes til arbejdet.

9.6.3. Påvirkning i driftsfasen

I driftsfasen vil lyset fra den planlagte vejforbindelses have en væsentlig påvirkning på den landskabelige oplevelse af området, både for dyr og planter. Disse påvirkninger skal afværges ved justering af lysdesign.

I driftsfasen vil vejbelysningen og billygterne påvirke omgivelserne i større eller mindre grad, idet der vil blive et væsentligt spild af lys fra vejforbindelsen til de omgivende grønne arealer, hvilket i forhold til i dag må vurderes at være en væsentlig påvirkning på den landskabelige oplevelse af området, såvel som for planter og dyr.

9.6.4. Afværgeforanstaltninger

Påvirkninger af lysforhold kan i væsentligt omfang begrænses ved justering af lysdesign. Ud over den generelle begrænsning af spildlys og miljøpåvirkning skal der indgå landskabelig indpasning, også af belysningen og udstyret hertil. Dette inkluderer, at belysningen tilpasses for at minimere påvirkningen af bl.a. flagermus.

Lysmasterne vil placeres i fortovets forkant eller cykelstiens forkant, og armaturet placeres på en lang arm ind over kørebanen, hvilket vil skabe lys på vejbanen og minimere spildlys til omgivelserne. Vejbroens sider og vejforløbet gennem det grønne område kan afskærmes for billys, så det fysisk forhindres i at belyse volden og parkområdet. Det vil også blive overvejet, om belysning kan bruges strategisk til at forebygge, at flagermus krydser vejen i højde med biltrafikken.

I anlægsfasen skal belysning ske ifølge en plan, der sikrer, at belysning afskærmes, spildlys uden for pladsen undgås, samt at der gennemføres en effektiv lysstyring, så belysningen på byggepladsen kun er tændt i de mørke

perioder, og kun når der arbejdes på byggepladsen. Herudover anbefales det at anvende varm byggepladsbelysning på maksimalt 3000 Kelvin.

Der skal i forhold til driftsfasen udarbejdes en belysningsplan i samarbejde med Københavns Kommune, der forfiner løsningerne for belysning, således at denne er tilpasset naboskabet med de grønne omgivelser. Dette kan gennemføres uden at gå på kompromis med trafiksikkerhed og tryghed.

For at minimere lysforurening/lysspild til de grønne omgivelser og skabe en harmonisk overgang mellem de forskellige belysningsformer på henholdsvis Bystævnet og Ruten, opdeles belysningen på den nye vejforbindelse i zoner, hvor de yderste tilkørselszoner fra henholdsvis Bystævnet og Ruten udgør en højere belysningsklasse svarende til forbindelsesvejene, mens den midterste zone over volden belyses mindre, som belysningsklasse E2 og bearbejdes mere restriktivt i forhold til lysforurening og spildlys.

I detailprojektet vil der sørges for at masterne placeres i fortovets forkant eller cykelstiens forkant, og armaturet placeres på en lang arm ind over kørebanen, hvilket vil skabe mest lys på vejbanen og mindst spildlys til omgivelserne. Armaturerne skal som minimum placeres på en lang arm, der rækker ind over kørebanerne. Derved belyses vejbanen bedre og der bliver mindre spildlys til omgivelserne.

I detailprojektet skal desuden undersøges hvordan afskærmning af billys om natten kan implementeres.

Ved implementering af disse afværgeforanstaltninger vil den nye vejforbindelses belysning få en mindre påvirkning på miljøet i driftsfasen.

9.7. Trafikale forhold

9.7.1. Eksisterende forhold

Tingbjerg/Utterslevhuse og bydelen Bystævneparken udgør to store i dag adskilte boligområder i den nordlige del af Københavns Kommune. På trods af de store omkringliggende veje, er områderne svært tilgængelige. Det gælder særligt Tingbjerg. I dag er der kun adgang for biler til og fra Tingbjerg via krydset Ruten/Åkandevej. Dette isolerer området fra resten af byen.

Forbindelser på tværs af Vestvolden er i dag placeret ved vejene Mørkhøjvej eller Åkandevej, hvor det er muligt med bil at krydse voldanlægget og dermed komme fra det ene boligområde til det andet. Der er kun vejadgang via krydset mellem Ruten og Åkandevej, i bydelens sydøstlige hjørne.

Kommer man fra syd, kan man komme ind på Ruten, enten fra Hillerødmotorvejen eller fra Åkandevej. Fra nord kan Ruten ikke tilgås via Hillerødmotorvejen, idet der ikke er nordlige rampeanlæg. Kommer man fra nord, er den eneste adgang en omvej via Høje Gladsaxevej.

Syd for Vestvolden ligger den nordlige del af Husum. Området betjenes af Mørkhøjvej og Frederikssundsvej. Ligesom Tingbjerg er bydelen domineret af store boligbyggerier og betjenes bl.a. via vejen Bystævnet, der er en lokalvej, der leder fra den sydlige del af boligområdet og op mod nord, og ender ved Vestvolden.

Bystævnet er en bred, tosporet lokalvej med bustrafik, skillerabatter, cykelstier og fortov. Vejudlægget er knap 30 m bredt, og kørebanebredden er ca. 11,5 m.

I og omkring projektområdet er der desuden et netværk af gang- og cykelstier.

9.7.2. Påvirkning i anlægsfasen

Anlægsfasen vil medføre en stigning i trafikken i området omkring Tingbjerg og Husum Nord. Særligt vil mængden af tung trafik stige i forbindelse med bortskaffelse af jord og levering af byggematerialer. Herudover forventes daglig arbejdskørsel til og fra byggepladsen. Den genererede byggetrafik vil variere gennem anlægsfasernes aktiviteter. Det endelige trafikmønster vil først blive kendt, når en entreprenør er knyttet til opgaven, og anlægslogistikken bliver endeligt fastlagt.

9.7.3. Påvirkning i driftsfasen

Det kan forventes, at trafikbelastningen på den nye vejforbindelse vil være ca. 8.200 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Der forventes en spidstimetrafik på ca. 550 køretøjer/t. Dette kan hovedsageligt henføres til en overflytning fra og aflastning af Åkandevej, hvor trafikbelastningen falder fra 12.000 køretøjer pr. hverdagsdøgn til 6.930 køretøjer pr. hverdagsdøgn, dvs. med 5.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn.

Trafikken på Langhusvej og den vestlige ende af Ruten vil stige markant, mens trafikken på Terrasserne vil falde. Desuden vil trafikbelastningen på den vestlige del af Ruten stige fra ca. 2.600 køretøjer pr. hverdagsdøgn til 7.800 køretøjer pr. hverdagsdøgn.

På Husum-siden vil den nye vejforbindelse medføre en markant trafikstigning på Bystævnet. Her forventes trafikken at stige med ca. 60 pct. i forhold til Basis 2035. Derimod falder trafikken med ca. 50 pct. på Åkandevej og Gadelandet. Desuden aflastes krydsene Åkandevej/Ruten og Åkandevej/Gadelandet. I krydset Gadelandet/Bystævnet vil den samlede trafikmængde til gengæld stige med ca. 10-15 pct. Dette dækker over store ændringer i de enkelte trafikstrømme i dette kryds: I Basis 2035 er trafikmængden på Gadelandet ca. 30 pct. større end på Bystævnet. Efter etablering af en ny vejforbindelse er trafikmængden på Gadelandet derimod kun ca. halvt så stort som på Bystævnet. Det vil blive nødvendigt at undersøge trafikafviklingen i dette kryds, og etablere nødvendige foranstaltninger for at kunne håndtere ændringen i trafikken.

I omgivelserne, ved tilslutning til Frederikssundsvej, er der på Islevhusvej beregnet en forskel på +700 køretøjer og på Storegårdsvej +1.700 køretøjer. På Frederikssundsvej forventes en forskel på +500 køretøjer nordvest for Storegårdsvej og -600 køretøjer sydøst for Storegårdsvej. Disse ændringer er alle små, og forventes ikke at påvirke den trafikale afvikling markant.

For hovedstadsområdet som helhed vil den nye vejforbindelse ifølge beregningerne kun medføre marginal forskel i antallet af bilture, ca. +400 ture pr. hverdagsdøgn.

I øvrigt viser beregningerne, at den nye vejforbindelse hovedsageligt vil blive brugt af trafik til og fra Tingbjerg eller Bystævnet. Gennemkørende trafik vil kun udgøre ca. 900 køretøjer pr. hverdagsdøgn svarende til ca. 10 pct. af trafikken på forbindelsen.

Bløde trafikanter, der skal til eller fra Tingbjerg, vil med den nye vejforbindelse opleve en øget fremkommelighed, da den nye forbindelse vil skabe en ny mulighed for at krydse Vestvolden. Vejen er designet med bred cykelsti og fortov, og den skiltede hastighed på vejen er lav. Det vil derved være trafikalt trygt for cykler og fodgængere.

Bløde trafikanter, der færdes langs Voldalléstien eller de mange øvrige stier i området, der krydser den nye forbindelse, vil derimod opleve vejen som en barriere, der forringer deres fremkommelighed.

9.7.4. Afværgeforanstaltninger

I anlægsfasen vil der blive indarbejdet trafikafviklingsplaner med fokus på god fremkommelighed og god trafiksikkerhed i det omkringliggende vejnet

og stinet, herunder afskærmning, afmærkning, skiltning, omdirigering af trafikken og infotavler. Desuden vil det blive sikret, at byggetrafik sker i normal arbejdstid.

I driftsfasen skal Københavns Kommune ser nærmere på trafikale foranstaltninger i oplandet til projektområdet, der vil afværge den øgede trafikmængde, særligt på den vestlige del af Ruten og langs Bystævnet.

Det anbefales at fjerne de eksisterende indsnævringer i Ruten, 3 i alt, og etablere vejbump i stedet for. Placeringen af de nye vejbump skal defineres med henblik på placering af de eksisterende vejbump og jf. vejreglers anbefalinger. Bystævnet anbefales endvidere fartdæmpet til 40 km/t ved etableringen af vejbump i strækningen mellem Kobbelvænget og Gadelandet. Det kan desuden overvejes at udvide fortovene og evt. cykelstier i denne strækning, idet de er ret smalle.

Det anbefales at udføre kapacitetsberegninger i krydsene Bystævnet/Gadelandet og Storegårdsvej/Frederikssundsvej med de fremtidige trafikmængder ved etablering af den nye vejforbindelse. Det anbefales også at vurdere den nuværende krydsgeometri og trafikafvikling med henblik på at etablere de nødvendige foranstaltninger og tiltag, eventuelt ny krydsudformning, for at kunne håndtere ændring i trafikmængder og -strømme.

9.8. Støj og vibrationer

9.8.1. Eksisterende forhold

I dag er området omkring Vestvolden ikke belastet med vejstøj over 55 dB.

De nordøstlige boligområder i Tingbjerg påvirkes af støj fra Hillerødmotorvejen. Her er en del af området belastet med vejtrafikstøj i intervallet mellem 60 og 65 dB, dvs. over den vejledende grænseværdi på 58 dB. Ellers ligger størstedelen af Tingbjerg i intervallet fra 55-60 dB eller lavere. Her er det fordelingsvejene i området, som bidrager til støjbelastningen.

De større veje i området, Åkandevej og Ruten, bidrager alene til støjbelastningen på boligerne i randbebyggelsen til disse veje. Det samme gælder for de primære fordelingsveje Langhusvej, Gavlhusvej og Terrasserne. Støjudbredelsen fra trafikken på Mørkhøjvej påvirker ikke Tingbjerg.

Boligområderne syd for Vestvolden, i Husum, er i dag ikke støjbelastede.

9.8.2. Påvirkning i anlægsfasen

Under anlægsarbejdet vil der være perioder med støj for de omkringboende. Oplevelsen afhænger i høj grad af, om der sker samtidig anvendelse af maskiner, af afstanden til de berørte beboere samt vejrforholdene den enkelte dag. I stor afstand fra en støjkilde er vejrforholdene af afgørende betydning for den oplevede støjbelastning.

Der kan især ved spunsarbejder forventes høje støjniveauer ved de nærmeste naboer og at der vil kunne forekomme overskridelser af støjgrænsen for anlægsarbejder på 70 dB(A) her. Ved kolonihaverne i H/F HusumHave vil der, på grund af den korte afstand til byggepladsen, generelt kunne opleves høje støjniveauer under de mest støjende anlægsarbejder.

I forbindelse med anlægsfasen vil der blive en øget mængde trafik i området i form af lastbiler, der kører med anlægsmaskiner, materialer, jord m.v. Der vurderes i de mest trafikerede perioder en stigning i hverdagsdøgntrafik på Bystævnet på 15-23 lastbiler, mens der for Ruten forventes en stigning på 16-24 lastbiler.

På baggrund af afstanden til de nærmeste naboer vurderes der ikke at være risiko for, at de kan opleve vibrationsgener i forbindelse med anlægsarbejderne ved de nærmeste boliger. Kolonihaverne i H/F HusumHave er placeret i en afstand tættere på byggepladsen end 25 m, hvorfor der skal være særlig fokus på vibrationsniveauerne her i forbindelse med spunsarbejderne.

9.8.3. Påvirkning i driftsfasen

Trafikstøj, når vejforbindelsen er i drift, er vurderet for et influensområde omkring Tingbjerg og Husum og ud fra en sammenligning af den beregnede trafik i året 2035, med og uden den planlagte vej.

Ifølge beregningsresultaterne vil de største ændringer i støjbelastningen ske i nærområderne omkring den nye vejforbindelse, hvor et 50-60 m bredt bælte på begge sider af vejen bliver belastet med et støjniveau på 58-63 dB.

Også langs den vestlige del af Ruten, hvor trafikstigningen er markant, stiger støjniveauet. Her er belastningen på facaderne ud mod Ruten på mellem 63 og 68 dB i løsningsforslaget, hvor belastningen i basisscenariet var mellem 58 og 63 dB på flere af facaderne. Det ses også af støjkortene at bebyggelsen langs Ruten har en facade med under 58 dB.

På Langhusvej, hvor trafikken forøges med ca. 50 pct., er der en forøget støjbelastning på facaderne mod vejen på op til 3 dB. Men også her er der fortsat en stille facade på bygningens bagside.

Antallet af boliger, hvor der vil være en mærkbar forskel i trafikstøjens niveau er beregnet til 115 boliger. I disse boliger er der beregnet en stigning i lydniveauet på 3 dB eller mere og samtidig en fremtidig støjbelastning på facaden over 58 dB. Ifølge beregningerne vil desuden 425 boliger få en mindre stigning, 1-3 dB, hvilket erfaringsmæssigt ikke er hørbart. Samtidig vil 187 boliger få en reduktion i den nuværende belastning fra trafikstøj, mellem 1-3 dB.

9.8.4. Afværgeforanstaltninger

I anlægsfasen vil der blive gjort tiltag til afskærmning af maskinerne, anvende maskiner med lavere støjemission og anvende færre samtidige maskiner (dette forøger byggetiden) med henblik på nedbringelse af støjbelastningen.

Byggeaktivitet vil blive begrænset til normal arbejdstid, jf. reglerne herfor i Københavns Kommune. Der skal desuden gennemføres effektiv og rettidig naboorientering. Der skal i muligt omfang anvendes arbejdsprocesser, der skaber de mindst mulige vibrationer og støjgener. Herunder nedvibrering af spuns frem for ramning. Desuden skal særligt støjende eller vibrerende arbejder som spuns søges samlet i afgrænsede perioder.

Der er vurderet på mulighederne for forskellige støjreducerende foranstaltninger, f.eks. støjsvag asfaltbelægning, reduktion af hastighed, etablering af støjskærme ved de rekreative områder, en støjskærm ved boligblok på Bystævnet, Kobbelvænget 1-7, og facadeisolering af boliger.

Den mest effektive og realiserbare løsning vil være lydisolering af facade/vinduer. Dette skyldes, at området med de største stigninger på facaden generelt er områder med etageboliger, hvor de afskærmende forhold kun vil have en væsentlig effekt på de nederste etager.

Generelt vil forøgelsen af støj på bygningernes facader medføre en tilsvarene stigning i det indendørs støjniveau i boligerne. En stigning af facadestøjniveauet på f.eks. 3 dB, vil altså betyde et 3 dB højere støjniveau i boligen.

Tilbuddet om facadeisolering vil blive givet ved facader med stigninger over 3 dB og hvor der samtidig er en støjbelastning over 58 dB. Der vil ikke blive givet tilbud om facadeisolering ved facader med stigninger under 3 dB og ved facader med en støjbelastning under 58 dB. Tilbud om facadeisoleringsordning vil blive givet i henhold til Vejdirektoratet ”Støjisolering af boliger mod trafikstøj – Projektvejledning for administration af vejdirektoratets tilskudsordning” fra 2009.

Det bemærkes i den forbindelse, at ordningen er en del af det kommunale projekts finansiering, dvs. at det er Københavns Kommune, der skal finansiere og administrere en eventuel støjisoleringsordning. Dette skal endvidere indarbejdes i samarbejdsaftalen mellem Københavns Kommune og Vejdirektoratet.

9.9. Rekreative forhold, sundhed, motion og fritid

9.9.1. Eksisterende forhold

Projektområdet ligger på tværs af den grønne korridor, der indgår i Fingerplanens udpegning af indre grønne kiler. Projektområdet ligger også på tværs af flere stier langs med Vestvolden. To parallelle grusstier adskilt af en hæk danner skel til Haveforeningen Husum Have, der siden 1967 har haft nyttehaver langs Fæstningskanalen. På begge sider af kanalen løber endvidere en trampesti umiddelbart ved kanalen.

De tværgående stier krydses af en diagonal sti, der forbinder Tingbjerg ved Ruten med cyklist- og fodgængerbroen over Fæstningskanalen midt i projektområdet, og en nord-syd-gående sti forbinder den nordlige tværgående sti med Tingbjerg ved Langhusvej.

Stierne anvendes af gående, løbende og cyklende. Voldalléstien er en del af den nationale cykelrute nr. 9 og indgår i et større stisystem, der sikrer en grøn forbindelse mellem natur- og parkområder omkring København. Cykelrute 9 er desuden en del af cykelruten Berlin-København.

Også stien på tværs af volden mellem Tingbjerg og Husum via broen over kanalen benyttes af mange gående og cyklende som forbindelseskorridor mellem bydelene og som adgangsvej til voldanlægget fra nord og fra syd.
Den historiske legeplads mellem Voldalléstien og selve volden er etableret i de senere år og har til formål at formidle Vestvoldens særlige historie og er inddelt i tematiske legestationer, der fortolker områdets historie til legeredskaber for helt små børn. Området er designet, så det igennem legen er muligt at forestille sig det liv, der har været omkring Vestvolden, og historien bliver levende.

I Københavns Kommune mellem Åkandevej og Frederikssundsvej findes i alt fem kolonihaver. Disse er alle gjort permanente med Kolonihaveloven af 7. juni 2001. En række af kolonihaver strækker sig umiddelbart øst og vest for projektområdet.

9.9.2. Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasen vil det være nødvendigt at etablere byggeplads i projektområdet, hvorved stierne i området lukkes og stitrafikken ledes ad andre ruter uden om området. Legepladser og de grønne parkarealer omkring projektområdet, samt kolonihaverne i nabolaget opretholdes i anlægsfasen, med ændrede adgangsforhold fra de tilliggende bydele og i naboskab med byggeområde og byggeaktiviteter, der kan opleves generende med tilstedeværelse og støj.

9.9.3. Påvirkning i driftsfasen

Der vil ske ændringer af stiforløb, og den fremtidige vejforbindelse, vil visuelt og akustisk ændre på områdets rekreative funktion og potentialer.

Voldalléstien vil få et stop ved passagen af den nye vejforbindelse, der vil få en relativ høj trafikmængde, ca. 8.200 køretøjer pr. dag. Der etableres en passage i niveau med vigepligt for gående og cyklende. Passagen vil leve op til danske standarder for færdselssikkerhed, f.eks. med bump på vejen, fodgængerfelt og en helle midt på vejanlægget. Om nødvendigt kan passagen udbygges med lysregulering.

Den nuværende, tværgående sti og broforbindelse opretholdes med let ændrede forløb på de to sider af Fæstningskanalen. Den eksisterende trappeforbindelse på hovedvolden reetableres. Stierne på langs af Vestvoldens nordlige side over fæstningsskråningen omlægges og tilpasses den nye vejforbindelse, således at gående føres over den nye vej ved tilslutning ved Ruten eller ved etablering at et krydsningspunkt på vejen. Passagen langs kanalens sydlige side kan opretholdes. Langs den nordlige side af kanalen vil stien blive afbrudt.

Påvirkningen på stier og forbindelser vurderes at være en væsentlig påvirkning af deres rekreative værdier og potentialer.

Legepladser, parkarealer og kolonihaver vil stadig kunne bruges med forskellige ændringer af adgangsforholdene. Ophold og brug af disse områder vil dog blive præget af den nyetablerede vejforbindelse, der vurderes at ville forandre oplevelsen af disse områder både ved sin tilstedeværelse og ved støj.

9.9.4. Afværgeforanstaltninger

I anlægsfasen vil der ske en midlertidig omdirigering af færdslen på Voldalléstien og øvrige stier i projektområdet, med tydelig skiltning og anden

vejledning og regulering, der sikrer kontinuitet af stierne og sikre krydsningspunkter. Desuden sikres en god hegning/afskærmning af byggeområderne mod de omgivende rekreative arealer, også af hensyn til børn og andre sikkerhedsmæssige hensyn særligt ved områdets legepladser. Der bør ved arbejdets start foreligge en plan for midlertidige og eventuelt for permanente flytninger/nyindretninger af parkfaciliteter, legepladser og eventuelt kolonihaver.

For driftsfasen vil der blive etableret trafiksikre krydsninger af den nye vej. Desuden må man af sikkerhedsmæssige hensyn planlægge opsætning af hegn eller rækværk langs toppen af spunsvægge.

9.10. Luftkvalitet og klimaeffekt

9.10.1. Eksisterende forhold

Luftkvaliteten målt på nærmeste målestation betegnes som 'overvejende god' eller 'god', dvs. de to højeste kategorier. Samme vurdering fås ved opslag i projektet "Luften på din vej" fra Århus Universitet. For et punkt i det eksisterende kryds mellem Ruten og Langhusvej, der er for de tre indikatorer beregnet værdier, der ligger betydeligt under grænseværdierne. Beregningsresultatet for dette udvalgte punkt svarer ganske til resultaterne for bl.a. punktet for enden af Bystævnet på Husum siden af Vestvolden, og i øvrigt i store træk til resultaterne for de omkringliggende bydele, Tingbjerg og Husum.

9.10.2. Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasen kan der forekomme støvende arbejder og emissioner fra entreprenørmaskiner og ekstra trafik til og fra byggepladsen. Dette kan i perioder påvirke beboere, der bor tæt på byggepladsen.

Der er beregnet en global CO_2-udledning fra anlægget på 1.600 tons. Medregnes alene det nationale bidrag er CO_2-udledning beregnet til 900 tons.

9.10.3. Påvirkning i driftsfasen

Efter den nye vejforbindelse er taget i brug, ventes en lokal påvirkning af luftkvaliteten på grund af trafikemissioner. Dette dog ikke i en sådan grad, at det nærmer sig grænserne for koncentrationerne af luftforureningskomponenterne. Ændringerne i luftkvaliteten vurderes på denne baggrund som ubetydelige.

Det skal minimeres ved udlægning af køreplader, fartbegrænsning på grus og jordarealer, rengøring af materiel og af befæstede veje samt i relevant omfang ved sprinkling af arbejds- og oplagringsområder. Anlægsprojektet

vil medføre CO_2-udledning, men klimaeffekten heraf vurderes som ubetydelig, når den ses i sammenhæng med Københavns Kommunes samlede udledning.

Ændringerne i CO_2-udledning som følge af ændret trafikbillede vurderes ligeledes som ubetydelige, da antal kørte kilometer på vejnettet som følge af projektet er marginalt.

9.10.4. Afværgeforanstaltninger

I anlægsfasen kan ejendomme i nærheden af anlægsarbejder blive påvirket i mindre grad af diffuse støvemissioner. Disse gener vil minimeres ved, at der i forbindelse med anlægsarbejdet gennemføres udlægning af køreplader, fartbegrænsning på grusveje/jordarealer, rengøring af materiel og renholdelse af befæstede veje og sprinkling af arbejds- og oplagsområder, adgangs- og køreveje, arbejdspladser og henlagt jord i tørre perioder og perioder med megen blæst.

Påvirkning af luftkvaliteten i forhold til emission af forurenende stoffer vurderes at være ubetydelig i anlægsfasen, men der kan stilles krav om, at entreprenøren opstiller regler for byggepladser, der bl.a. begrænser unødig tomgangskørsel. Desuden kan det kræves, at entreprenørmaskinerne skal være udstyret med partikelfiltre, der reducerer partikelemissioner.

9.11. Grundvand og drikkevand

9.11.1. Eksisterende forhold

Projektområdet er beliggende i et område med drikkevandsinteresser og i indvindingsoplandet til Islevbro Vandværks kildeplads på Tårnvej 442 i Rødovre (ca. 2.600 m mod syd). Projektområdet ligger på kanten af dette indvindingsopland, der som helhed ligger i et område uden særlige drikkevandsinteresser.

Data om grundvandforekomster og deres tilstand er fremsøgt via udkast til vandområdeplaner 2021-2027 og tilhørende MiljøGIS. Det terrænnære grundvand, samt regionale grundvandsforekomster i projektområdet, har ringe kemisk tilstand. Der er ingen oplysninger om tilstand for grundvand dybt. Det terrænnære grundvand i projektområdet har god kvantitativ tilstand. Miljømål for det terrænnære grundvand, samt for regionale grundvandsforekomster i projektområdet, er god kemisk tilstand og god kvantitativ tilstand.

9.11.2. Påvirkning i anlægsfasen

I anlægsfasen vil der arbejdes med entreprenørmaskiner, og der vil ske gennemgravning af jordlag på strækningen. Håndtering af maskiner, smøring og brændstofpåfyldning skal ske efter gældende sikkerhedsregler og procedurer. Det vurderes derfor, at risikoen for spild og grundvandsforurening herfra er lille. Der er ikke kendte jordforureninger i arbejdsområdet, og der vurderes derfor ikke at være særlige risici med hensyn til frigørelse af forureninger.

9.11.3. Påvirkning i driftsfasen

Der vil i driftsfasen ikke ske udledning til overfladevand eller grundvand, idet vejens afvanding vil blive tilslutte spildevandsforsyningsselskabets eksisterende regnvandssystem. Spild som følge af uheld eller ulykker vil ikke være større end på tilsvarende veje og vil ligeledes afledes til spildevandsforsyningsselskabets system. Selv om risikoen for spild er større, end hvis vejen ikke bygges, vurderes denne risiko ikke at være større end tilsvarende veje, og projektet vurderes derfor heller ikke i driftsfasen at indebære særlige risici for forurening af grundvand eller drikkevand.

9.12. Overfladevand – Vandløb og søer

9.12.1. Eksisterende forhold

I Basisanalyse for vandområdeplanerne 2021-2027 er projektområdets delstrækning af Fæstningskanalen en del af Vandområde o1505_x, der har en målsætning om 'god økologisk tilstand' samt 'god kemisk tilstand'. Den nuværende tilstand er i følge basisanalysen 'moderat økologisk tilstand', dvs. at målsætningen aktuelt ikke er opfyldt.

I Basisanalyse for vandområdeplanerne 2021-2027 er den nedstrøms beliggende Utterslev Mose en del af vandområde 788, der har en målsætningen om 'godt økologisk potentiale' samt 'god kemisk tilstand'. Den nuværende tilstand er iflg. basisanalysen 'moderat økologisk tilstand' og 'ikke-god kemiske tilstand', hvilket betyder at målsætningerne aktuelt ikke er opfyldt.

9.12.2. Påvirkning i anlægsfasen

Fæstningskanalen påvirkes ikke under anlægsfasen. Utterslev Mose påvirkes ikke af projektet under anlægsfasen. Vejbroen vil konstrueres med støttepunkter på land og vil ikke påvirke vandføringen i vandløbet. Afvandingen fra broen vil blive tilsluttet spildevandsforsyningsselskabets eksisterende fællessystem (kloak), og der udledes ikke overfladevand fra broen til Fæstningskanalen. Under anlægsperioden på ca. ét år vil der ikke ske udledning af hverken vand eller materialer fra projektet, og vandløbet beskyttes,

hvis nødvendigt med afskærmning/dug. Der vil ikke blive gravet i Fæstningskanalen eller bræmmer, og der ændres ikke på tilløb eller afløb mod Utterslev Mose. Regnvand ledes til det eksisterende fællessystem.

Overfladevand fra brodækket og vejen vil både under anlæg og drift blive ledt til spildevandsforsyningsselskabets eksisterende fællessystem, og vandet vil ikke blive udledt til Fæstningskanalen. Overfladevand fra byggepladsen tilsluttes ligeledes spildevandsforsyningsselskabets eksisterende fællessystem.

Da overfladevandet ledes til spildevandsforsyningsselskabets fællessystem, vil der ikke ske en direkte udledning til målsatte vandforekomster. Projektet vil i anlægsfasen ikke medføre risiko for at påvirke vandkvaliteten i Fæstningskanalen eller i Utterslev Mose. Anlægsarbejdet vil dermed ikke medføre risiko for forringelse af tilstand for de målsatte vandforekomster, og ej heller være til hinder for, at de målsatte vandforekomster kan opnå deres miljømål.

Det er Københavns Kommune, der meddeler tilslutningstilladelse til afvanding fra projektet både i anlægs- og driftsfasen. Det er vurderet, at projektets vejafvanding kan rummes inden for forsyningsselskabets eksisterende udledningstilladelse.

9.12.3. Påvirkning i driftsfasen

Da broen er placeret således, at den ikke påvirker vandføringen i Fæstningskanalen hverken ved ekstrem- eller hverdags situationer, vil der ikke være nogen påvirkning af vandløbets hydrauliske funktion. Der vil heller ikke være nogen udledning af stoffer til Voldgraven (Fæstningskanalen) fra vejanlægget, der i stedet tilsluttes til spildevandsforsyningsselskabets eksisterende fællessystem. Utterslev Mose påvirkes derfor ikke af projektet, og det vurderes, at projektet ikke vil medføre risiko for forringelse af tilstand for de målsatte vandforekomster, og ej heller være til hinder for, at de målsatte vandforekomster kan opnå deres miljømål.

Det er Københavns Kommune, der meddeler tilslutningstilladelse til afvanding fra projektet både i anlægs- og driftsfasen. Det er vurderet, at projektets vejafvanding kan rummes inden for forsyningsselskabets eksisterende udledningstilladelse.

9.13. Geologi, jordbund, forurenet jord samt råstoffer

9.13.1. Eksisterende forhold

Projektområdet indgår i et typisk morænelandskab, hvor sen- og postglaciale smeltevandsaflejringer stedvis overlejrer en formation af moræneler over kalk. Der foreligger ikke boringer fra selve projektområdet, men nær dette er der udført boringer, der viser denne opbygning.

Mere generelt omkring voldsystemet (dvs. Fæstningskanalen og voldene langs siderne af denne) er arealerne kunstigt anlagt i slutningen af 1800-tallet. Voldene, som ligger højere end det generelle terrænniveau, er med stor sandsynlighed opbygget af moræneler og materiale fra smeltevandsaflejringerne.

Projektarealet omfatter ikke arealer med kendte jordforureninger, hverken på V1 eller på V2 niveau. Der forekommer ikke råstofinteresser i projektområdet, der derved ikke kommer til at dække over eller på anden måde foregribe rådstofudnyttelse. Der forventes anvendt relativt beskedne mængder af råstoffer, hovedsageligt beton, stål, grus og asfalt.

Vejdirektoratet har udført en miljøkortlægning inden for undersøgelsesområdet, herunder for lokalisering af forurenede grunde. Der er i den forbindelse ikke fundet nogen kendte forureninger i området, og der er således ikke viden om, at der genereres affald i projektet, som kunne indeholde miljøfarlige stoffer. Såfremt der undervejs i den efterfølgende detailprojekterings- og etableringsfase registreres potentielt miljøfarligt affald, vil det blive håndteret efter gældende regler.

9.13.2. Påvirkning i anlægsfasen

Ved konstruktionen af vejanlægget forventes der afgravet ca. 6000 m^3 projektjord. Projektets jordpartier forventes ikke at være forurenede, og kan dermed anvendes som en ressource i nærværende projekt eller nærliggende projekter. Hvis der findes forurenet jord, vil jorden skulle transporteres til godkendt modtager. Gravearbejdet vil følge myndighedernes anvisninger.

I den efterfølgende detailprojekteringsfase vil der blive udført geotekniske boringer i området i forhold til at kortlægge de mere præcise geotekniske forhold, herunder jordens beskaffenhed og forureningsgrad. Dette vil ligge endeligt til grund for, om al jord i anlægsområdet vil kunne genbruges i projektet.

Der anvendes forholdsvist begrænsede mængder af råstoffer, også relativt i forhold til samfundets øvrige omsætning af disse.

I anlægsfasen vurderes projektet derfor at få ingen eller ubetydelig påvirkning på jordbund, jordforurening og råstofforhold.

9.13.3. Påvirkning i driftsfasen

I driftsfasen vil der ikke skulle afgraves jord eller forbruges råstoffer, ud over til alm. vedligeholdelse af ca. 300 m offentlig vej. I driftsfasen vurderes projektet derfor at få ingen eller ubetydelig påvirkning på jordbund, jordforurening eller råstofforhold.

9.13.4. Afværgeforanstaltninger

I anlægsfasen skal projektjorden efter en jordhåndteringsplan anvendes, enten til genindbygning i projektområdet, eller til andre egnede projekter. Hvor dette ikke kan lade sig gøre, transporteres den til godkendt deponi.

I driftsfasen er der ikke identificeret behov for afværgeforanstaltninger.

Projektet vurderes ikke at genere større mængder affald. Affald håndteres efter gældende regler for affaldshåndtering, herunder screening og anmeldelse af affald, samt Københavns Kommunes affaldsregulativ. Derfor vurderer Vejdirektoratet, at påvirkning fra affald på miljøet vil være ubetydelig.

10. Forholdet til EU-retten

Det vurderes samlet set, at anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, kan gennemføres inden for EU-rettens rammer.

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

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

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

og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

10.1. VVM-direktivet

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

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

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

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

Anlægsprojektets indvirkning på miljøet er beskrevet og vurderet i miljøkonsekvensrapporten herunder vurdering af anlægsprojektets indvirkning på Natura 2000-områder. Miljøkonsekvensrapporten er udarbejdet i overensstemmelse med kravene i vejlovens kapitel 2 a. De gennemførte miljøundersøgelser og høring opfylder kravene i vejlovens kapitel 2 a, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage eller domstolsprøvelse. Lovforslagets punkt 9 indeholder en sammenfatning af de vurderede påvirkninger af miljøet. Anlægsprojektet er således miljøkonsekvensvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget i enkeltheder ved lov.

Med Folketingets vedtagelse af loven bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslaget, projektbeskrivelsen og de udførte miljøvurderinger.

Herefter kan anlægsprojektet gennemføres på grundlag af loven og inden for rammerne af vurderingerne af projektets indvirkning på miljøet. Even-

tuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og dertil knyttede projekter, der er omfattet af vejlovens bilag 2, vil være omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 a.

10.2. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiverne

I medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter, som ændret senest ved Rådets direktiv 2013/17/EU af 13. maj 2013 (habitatdirektivet), og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle, som ændret senest ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning 2019/1010/EU af 5. juni 2019, (fuglebeskyttelsesdirektivet), er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området (konsekvensvurdering), hvis projektet efter en foreløbig vurdering rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt.

Som anført i afsnit 3.5.5. er det i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af anlægsprojektet i lovforslagets § 1, stk. 1, konstateret, at ingen Natura 2000-områder vil blive væsentligt påvirket af det pågældende projekt.

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

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

Habitatdirektivets artikel 12, stk. 1, artikel 13, stk. 1, og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og

vildtforvaltningslovens § 6 a og § 7, samt artsfredningsbekendtgørelsen. Ved dette lovforslag sker der ikke fravigelse af den nævnte lovgivning.

Der er i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen, herunder det supplerende tillæg til miljøkonsekvensvurdering, ikke konstateret påvirkning af arter omfattet af bilag IV. Vejdirektoratet har i sit høringsnotat fra september 2022 vurderet, at der er udført de nødvendige undersøgelser til at kortlægge potentielle konsekvenser for flagermus og nødvendige foranstaltninger. Udpegningen af potentielle yngle- og rastesteder er foretaget på baggrund af et forsigtighedsprincip. På baggrund af det samlede fremlagte datagrundlag, vurderer Vejdirektoratet, at der er foretaget en tilstrækkelig og fyldestgørende vurdering af mulige konsekvenser for flagermus, og at gennemførelsen af projektet ikke vil påvirke den økologiske funktionalitet af yngle- og rasteområder for flagermus i projektområdet.

10.3. Århus-konventionen

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

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

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

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

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

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

10.4. Vandrammedirektivet

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet, at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

EU-Domstolen har i en principiel dom (C-461/13 Weser) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetselementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse - f.eks. fra god til moderat tilstand - selvom

det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

EU-Domstolen har i Association France Nature Environnement-dommen (C-525/20) endvidere fastslået, at også en midlertidig kortsigtet forringelse uden langsigtede konsekvenser kan udgøre en forringelse i vandrammedirektivets forstand.

Endvidere har EU-Domstolen i dommen Land Nordrhein-Westfalen (C-535/18) angående vandrammedirektivet og målsat grundvand udtalt, at begrebet forringelse af tilstanden skal forstås ens, uanset om der er tale om overfladevand eller grundvand.

Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsterne i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Direktivet er bl.a. implementeret i dansk ret ved lov om vandplanlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017, med tilhørende bekendtgørelser. Bindende vandplanlægning for vandrammedirektivets tredje planperiode 2021-2027 anden planperiode 2015-21 er fastsat efter lov om vandplanlægning i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, bekendtgørelse om overvågning af overfladevandets, grundvandets og beskyttede områders tilstand og om naturovervågning af internationale naturbeskyttelsesområder og bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter.

I forhold til overfladevand og grundvand viser miljøkonsekvensrapporten, at der ikke findes særlige risici med hensyn til frigørelse af forurening af grundvand eller drikkevand, og at projektet ikke vil påvirke vandkvaliteten i Fæstningskanalen eller Utterslev Mose.

Det sikres, at anlægsprojektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af tilstanden i målsatte vandforekomster eller hindre opfyldelsen af de fastsatte mål for forekomsten i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 5. februar 2024 til den 5. marts 2024 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.: Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, BAT-kartellet, BL - Danmarks Almene Boliger, Brancheforeningen Danske Advokater, Brønshøj-Husum Lokaludvalg, Cyklistforbundet, Danmarks Kulturarvs Forening, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Botanisk Forening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske handicaporganisationer, Danske Regioner, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Ejendomsselskabet NREP, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Friluftsrådet, Fredningsnævnet for København, FSB, Gladsaxe Kommune, HK Trafik & Jernbane, HOFOR, SVMdanmark (Håndværksrådet), Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på øerne, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Københavns Lokalkomité, Københavns Museum, Landbrug & Fødevarer, Movia, Politiet, Region Hovedstaden, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SAB-bolig, Tingbjerg Kirke, Vestvoldens Venner og Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

12. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Anlægsprojektet finansieres af Københavns Kommune. Anlægsudgifterne anslås til 113,2 mio. kr. (2024-priser).
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Begrænset meradministration i anlægsfasen for henholdsvis Transportministeriet og Vejdirektoratet. Københavns Kommune vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen.	Mindre konsekvenser i forbindelse med etableringsfasen. Vurderes ikke at have væsentlig betydning.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Efter etablering af vejforbindelsen ventes en mindre støjbelastning af boliger langs Ruten i Tingbjerg.	Arealindgreb og forstyrrelser af befolkning, natur, landskab og kulturmiljø. Forstyrrelser af befolkning vil især være knyttet til anlægsfasen.
Forholdet til EU-retten	Anlægsprojektet er omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Det er vurderet, at projektet gennemføres inden for rammerne af VVM-direktivet. På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger er det vurderingen, at gennemførslen af projektet kan ske inden for rammerne af habitatdirektivet, fuglebeskyttelsesdirektivet og vandrammedirektivet.	
Er i strid med de principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i	Ja	Nej X

EU-regulering (sæt X)	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i *§ 1*, *stk. 1,* at transportministeren bemyndiges til at anlægge 1) en vejforbindelse over Vestvolden, som forbinder vejene Ruten og Langhusvej i Tingbjerg med vejen Bystævnet i Husum i terræn, og 2) en bro over Vestvoldens voldgrav som led i den i nr. 1 nævnte vejforbindelse.

Det betyder, at transportministeren herefter er bemyndiget til at anlægge den vej- og broforbindelse, som er nævnt i bestemmelsen.

I praksis vil det betyde, at det er Vejdirektoratet, som står for den egentlige gennemførelse af projektet.

Kort over linjeføringen af den nye vejforbindelse mellem Tingbjerg og Bystævneparken fremgår af lovens bilag 1.

Det foreslås i § 1, *stk. 2,* at efter færdiggørelsen af anlægsprojektet overdrager transportministeren vejanlægget, jf. § 1, stk. 1, til Københavns Kommune som en kommunevej.

I praksis vil det betyde, at efter færdiggørelsen af vejanlægget overdrager Vejdirektoratet dette til Københavns Kommune som kommunevej. Overdragelsen af den lokale veje følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Når Københavns Kommune overtager det pågældende vejanlæg, vil kommunen samtidig blive vejmyndighed i medfør af vejlovens § 7. I overensstemmelse med den almindelige ordning i vejloven har kommunalbestyrelsen efter overdragelsen af vejanlægget de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning herunder vedligeholdelsesforpligtelsen, jf. vejlovens § 8, stk. 1.

Til § 2

Det følger af vejlovens § 6, stk. 1, at transportministeren er vejmyndighed for statsvejene. Af vejlovens § 6, stk. 2 følger det, at administrationen af statsvejene henlægges til Vejdirektoratet.

Af vejlovens § 7 fremgår det, at kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommunevejene.

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

Det foreslås i *§ 2,* at transportministeren er vejmyndighed under gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i vejloven.

Det betyder, at transportministeren som vejmyndighed i anlægsfasen, dvs. i forbindelse med forberedelsen og udførelsen af anlægsprojektet, vil have de beføjelser og forpligtelser, som den statslige vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning, medmindre andet følger af lovforslaget. Transportministeren har alene denne kompetence inden for projektområdet, og kun indtil anlægsarbejdet er afsluttet, og vejanlægget er overdraget til Københavns Kommune. Det er hensigten, at transportministeren bemyndiger Vejdirektoratet til at forestå anlægsprojektet som anlægsmyndighed.

Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren, i praksis Vejdirektoratet, kan gennemføre anlægsprojektet efter reglerne om etablering af statslige vejanlæg i vejloven, uanset at den anlagte vej skal have status af kommunevej efter overdragelsen af vejanlægget til Københavns Kommune. Vejdirektoratet kan således på baggrund af anlægsloven forberede og udføre anlægget efter vejlovens regler om statslige vejanlæg.

Til § 3

Det foreslås i *§ 3,* at transportministeren kan foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet i § 1, stk. 1.

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

Bestemmelsen medfører ikke i sig selv, at de omtalte anlæg og dispositioner kan udføres uden nødvendige godkendelser, tilladelser eller dispensationer som følge af anden lovgivning, medmindre anden lovgivning er fraveget med nærværende lovforslag.

Det er hensigten, at transportministeren bemyndiger Vejdirektoratet til at forestå anlægsprojektet som anlægsmyndighed.

Bemyndigelsen skal endvidere ses i sammenhæng med lovforslagets § 5, som forpligter transportministeren til at udføre afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

Til § 4

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

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

Det foreslås i *§ 4,* at anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets påvirkninger på miljøet, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

Forslaget skal ses i sammenhæng med den foreslåede § 1, stk. 1, hvorefter transportministeren bemyndiges til at gennemføre anlægsprojekterne i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, stk. 1, jf. lovens bilag 1 og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

For en nærmere beskrivelse af projektet henvises der til punkt 3.1.1 i de almindelige bemærkninger. For en sammenfatning af de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger henvises til punkt 9 i de almindelige bemærkninger.

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

Ved meddelelse af en administrativ godkendelse af miljøkonsekvensvurdering vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte miljøkonsekvensrapport. Bestemmelsen i § 4 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet udføres inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i miljøkonsekvensrapporterne.

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

Hvis der efter lovens vedtagelse sker ændringer i projektet, indebærer bestemmelsen i § 4 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsfasen sker i overensstemmelse med reglerne i vejlovens kapitel 2 a. Lovforslaget er heller ikke til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med vejlovens kapitel 2 a.

Til § 5

Det foreslås i *§ 5*, at ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, udfører anlægsmyndigheden afværgeforanstaltninger i henhold til de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger, jf. kapitel 2 a i lov om offentlige veje m.v.

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

I miljøkonsekvensrapporterne er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end de, der er nævnt i miljøkonsekvensrapporterne, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projekterne. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i miljøkonsekvensrapporterne, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet. Såfremt det ikke er muligt at foretage tilstrækkelige undersøgelser, skal forsigtighedsprincippet bringes i anvendelse.

For en sammenfatning af de gennemførte miljøkonsekvensvurderinger henvises til punkt 9 Miljø og naturmæssige konsekvenser.

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

Til § 6

Det foreslås i *§ 6, stk. 1,* at afgørelse af 7. juni 1993 om fredning efter naturfredningslovens kapitel III af fæstningsanlægget Vestvolden med tilgrænsende områder truffet af Fredningsnævnet for Københavns Amtsrådskreds ophæves for så vidt angår det areal, der fremgår af bilag 2.

Det foreslås i § 6, *stk. 2,* at afgørelse af 13. juli 2000 om fredning af Utterslev Mose m.v. truffet af Fredningsnævnet for København ophæves for så vidt angår det areal, der fremgår af bilag 2.

Anlægsprojektet foreslås gennemført på et areal, som i dag er omfattet af Vestvolden-fredningen fra 1993 og Utterslev Mose-fredningen fra 2000.

Der er tale om en del af Vestvolden-fredningen, som omfatter matrikelnummer 4b ejerlav Husum, København, og en del af Utterslev Mose-fredningen, som omfatter en del af matrikelnummer 1702 ejerlav Husum, København, jf. bilag 2.

Som led i anlægsloven vil det areal, som er omfattet af anlægsprojektet nævnt i lovforslaget § 1, stk. 1, blive ophævet samtidig med, at loven træder i kraft. Afgrænsningen af arealet fremgår af bilag 2.

Det foreslås i *§ 6, stk. 3,* at midlertidige arbejdsarealer efter færdiggørelsen og overdragelsen af anlægget nævnt i § 1, stk. 1, vil blive reetableret, og arealerne vil derefter fortsat være omfattet af fredningen, der var gældende for det pågældende areal før ophævelsen af fredningen efter stk. 1 eller 2.

Det betyder, at de fredede arealer nævnt i stk. 1 og 2 vil blive ophævet permanent for den del af arealet, hvor selve vejanlægget skal etableres. Dette areal er klart afgrænset i bilag 2 med bl.a. angivelse af koordinater for arealer, der affredes permanent. For så vidt angår den del af arealet, som kun skal anvendes til midlertidige arbejdsarealer, foreslås det, at ophævelsen kun gælder, indtil vejanlægget er etableret og overdraget til Københavns Kommune. Dette areal er afgrænset i bilag 2 med angivelse af koordinater for arealer, der affredes midlertidigt.

Med forslaget sikres, at den delvise ophævelse af de to fredninger kun sker i det omfang, som er nødvendigt for at opnå anlægsprojektets formål.

Der henvises til punkt 3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 7

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

Det foreslås i *§ 7, stk. 1,* at gennemførelse af anlægsprojektet efter § 1, herunder etablering af afværgeforanstaltninger, ikke kræver dispensation efter § 65, stk. 1-2, i lov om naturbeskyttelse.

De fravegne bestemmelser omhandler miljøministerens og kommunalbestyrelsens mulighed for at dispensere fra visse bestemmelser i lov om naturbeskyttelse i henhold til lovens § 65, stk. 1-2.

Forslaget undtager projektet omfattet af lovens § 1 fra at indhente en dispensation fra naturbeskyttelseslovens § 65, stk. 1-2.

Med vedtagelsen af anlægsloven bemyndiges transportministeren til at gennemføre projektet i anlægslovens § 1. Placering af vejanlægget fastlægges ved anlægsloven. Projektet vil ikke kunne realiseres uden dispensation fra de omtalte beskyttelseslinjer, hvorfor det vurderes mest hensigtsmæssigt, at kravet om dispensation fra beskyttelseslinjerne fraviges i anlægsloven.

Forslaget indebærer, at der kan foretages tilstandsændringer af en række af de naturtyper, der bl.a. er nævnt i naturbeskyttelseslovens §§ 3 (forbud mod tilstandsændringer af visse naturtyper), 16 (beskyttelse af søer og åer), 17 (beskyttelse af skove) og 18 (beskyttelse af fortidsminde), som berøres i forbindelse med anlægsprojektet, uden at der skal søges dispensation hertil hos kommunen eller miljøministeren.

Forslaget har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i naturbeskyttelsesloven, der stiller krav om dispensation eller tilladelse m.v. inden foretagelse af fysiske dispositioner nær visse naturtyper og fredede områder.

Bestemmelsen har ikke betydning for det beskyttelsesniveau, som normalt vil blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Hensynene bag disse regler varetages fortsat i anlægsprojektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Disse rammer sikrer samlet en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Administrative tilladelser vil således ikke bidrage til et øget beskyttelsesniveau.

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

Det foreslås i § 7, *stk. 2,* at kapitel 8 og 8 a i museumsloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet efter § 1, stk. 1.

De fravegne bestemmelser angår bl.a. regler om sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder m.v., herunder arkæologiske og naturhistoriske undersøgelsesopgaver i tilknytning hertil.

Bevaringsværdige hensyn efter museumsloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af de i § 1, stk. 1, nævnte arbejder, varetages således af transportministeren efter denne lov.

Transportministeren vil således blive bemyndiget til helt eller delvist at fravige beskyttelsen af fortidsminder, der er beskyttet efter museumsloven. Det bemærkes, at transportministeren under alle omstændigheder vil følge principperne i museumsloven, herunder at det lokale, statsanerkendte arkæologiske museum får mulighed for at foretage nødvendige undersøgelser, inden anlægsarbejdet gennemføres.

Som følge af museumsloven skal anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, 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.

Det foreslås i § 7, *stk. 3,* at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning ikke finder anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.

Forslaget betyder, at planlovens regler om tilvejebringelse af kommune- og lokalplaner eller regler om dispensation fra eksisterende lokalplaner og byplanvedtægter m.v. ikke finder anvendelse ved gennemførelsen af anlægsprojektet. Bekendtgørelser udstedt i medfør af planlovens § 3, herunder landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning, Fingerplan 2019, der bl.a. indeholder udpegning af og bestemmelser for grønne kiler, finder heller ikke anvendelse.

Fravigelsen af reglerne om kommune- og lokalplanlægning er begrundet i, at anlægsloven udgør den retlige ramme for anlægsprojektet, og gennemførelsen af anlægsprojektet kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven. Det er således ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre anlægsprojektet. Arbejderne, som følge af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, i både det permanente og det midlertidige projektområde kræver heller ikke dispensation eller lignende fra eksisterende planlægning.

Eksisterende kommune- og lokalplaner for de arealer, som anlægsloven omhandler, ophæves ikke med anlægsloven. Planerne finder imidlertid ikke anvendelse i forbindelse med anlægsprojektets udførelse. Eventuelle ændringer af anlægsprojektet, før vejen overdrages til Københavns Kommune, udløser ikke krav om nye planvedtagelser.

Det foreslås i § 7, *stk. 4,* at hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1-3, varetages ved gennemførelsen af projektet af anlægsmyndigheden efter denne lov.

Det betyder, at selv om de foreslåede § 7, stk. 1-3, indebærer, at dele af den almindelige natur-, museums- og planlovgivning fraviges, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i anlægsprojektet ved, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Det er hensigten, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed fortsat vil gennemføre anlægsprojektet i dialog med de kommunale og statslige myndigheder omkring hensigtsmæssig arealanvendelse, adgangsforhold, beskyttelsesforhold og lignende.

Fravigelsen sikrer samlet en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Bestemmelsen har ikke betydning for det beskyttelsesniveau, der normalt varetages af bestemmelserne.

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

Bestemmelsen regulerer dog kun arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1, herunder afværgeforanstaltninger omfattet af § 4. Udførelse af arbejder,

der ikke er omfattet af § 1, forudsætter således stadig, at Vejdirektoratet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer m.v. efter den i § 5 nævnte lovgivning.

Det bemærkes, at de foreslåede § 7, stk. 1-3, alene finder anvendelse i anlægsfasen af projektet. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love, skal det lægges til grund, at anlægget kan drives og vedligeholdes på normal vis, når anlægsprojektet er gennemført, og hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden i f.eks. et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Vejdirektoratet vil i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet samarbejde med de relevante myndigheder.

Til § 8

I forbindelse med gennemførelsen af projektet omtalt i forslaget til § 1, stk. 1, vil der skulle indhentes diverse administrative tilladelser, f.eks. efter lov om forurenet jord og lov om miljøbeskyttelse.

Efter gældende ret kan kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser påklages til anden administrativ myndighed (administrativ rekurs).

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 47 af 15. januar 2019, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder i det omfang, der ikke er særlige klage- og tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Økonomi- og Indenrigsministeren, nu Social, Bolig- og Ældreministeren, er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at ministeren er øverste tilsynsmyndighed i forhold til Ankestyrelsens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, stk. 2, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne viger for anden lovgivning.

Ifølge naturbeskyttelseslovens kapitel 12 kan bl.a. kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven eller de regler, der udstedes efter loven, Fredningsnævnets afgørelser efter naturbeskyttelsesloven § 50, stk. 1, miljøministe-

rens afgørelser efter nærmere fastsatte bestemmelser i naturbeskyttelsesloven eller regler fastsat med hjemmel i loven som udgangspunkt påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Efter kapitel 16 i vandløbsloven kan vandløbsmyndighedens (kommunalbestyrelsens) afgørelser, bortset fra afgørelser om erstatning og andre økonomiske spørgsmål, og miljøministerens afgørelser efter § 37 a som udgangspunkt påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Dog kan afgørelser efter lovens kapitel 11 a (om miljøskade) som udgangspunkt ligeledes påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

I *§ 8, stk. 1,* foreslås det, at kommunalbestyrelsens afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1, som træffes efter lov om naturbeskyttelse og lov om vandløb m.v. samt regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Med bestemmelsen foreslås det, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage over afgørelser truffet af kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lov om naturbeskyttelse og lov om vandløb samt regler udstedt i medfør heraf fraviges. Klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med det foreslåede anlægsprojekt vil således ikke følge de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af hensyn til projektets fremdrift samt grundet projektets unikke karakter.

Det vil fortsat være muligt at indbringe afgørelserne til Folketingets Ombudsmand, hvilket ikke vil have opsættende virkning. Afgørelserne kan desuden fortsat indbringes for domstolene, dog med de frister, der fremgår af lovforslagets § 15, stk. 1. Bestemmelsen er ikke begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 8, stk. 1, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende. I et sådan tilfælde skal det dog være uproblematisk at vurdere, at en afgørelse kan siges at påvirke projektet.

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 m.v. efter lovene.

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

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

I § 8, *stk. 2,* foreslås det, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

Fravigelsen af reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i 8, stk. 1, kan indebære, at de kommunale tilsynsmyndigheder får en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning. Da dette ikke er hensigten, foreslås det i § 8, stk. 2, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de i § 8, stk. 1, nævnte love.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at hverken Ankestyrelsen eller Indenrigs- og Sundhedsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser efter stk. 1, herunder sagsbehandlingsregler, hvor vurderingen af lovligheden bedst kan foretages sammen med en vurdering af lovligheden af afgørelsen, f.eks. begrundelse, lovlige/saglige kriterier og officialmaksimen.

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

Der henvises i øvrigt til punkt 3.5 i de almindelige bemærkninger.

Til § 9

Det foreslås i *§ 9,* at bestemmelserne i §§ 7 og 8 tilsvarende finder anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, stk. 1.

Bestemmelsen vil bl.a. medføre, at tilladte projektændringer og -udvidelser, herunder nye eller ændrede afværgeforanstaltninger, også kan gennemføres uden anvendelse af den i § 7 nævnte lovgivning, og at klageadgangen efter de i § 8 nævnte love tilsvarende er afskåret for afgørelser, som vedrører ændringen eller udvidelsen af anlægsprojektet.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 7 og 8 med tilhørende bemærkninger samt til punkt 3.5 i de almindelige bemærkninger.

Til § 10

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåde ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje i byer og bymæssige områder. Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 3.7.1.

Det foreslås i *§ 10, stk. 1,* at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor et anlægsprojekt nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndigheden under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2

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

Det foreslås i § 10*, stk. 2,* at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Det foreslås i § 10, *stk. 3,* at arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særlig aftalt eller fremgår af stk. 2.

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

Til § 11

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

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

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

Det foreslås i *§ 11, stk. 1,* at i forbindelse med gennemførelsen af et anlægsprojekt nævnt i §§ 1 og 2 skal anlægsmyndigheden tage hensyn til ledninger omfattet af § 10 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Bestemmelsen indebærer, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a. ved så tidligt som muligt at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Det foreslås i § 11, *stk. 2,* at kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ledningsejeren omfattet af § 10, om hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Det medfører, at hvis ikke der kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

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

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 11, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Vejdirektoratet skal som anlægsmyndighed, hvis forholdene gør det nødvendigt, rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder Cityring-loven og anlægsloven for den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn og lov om anlæg af en Nordhavnstunnel.

Vejdirektoratet skal forinden have drøftet det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Det foreslås i § 11, *stk. 3,* at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

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

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 11, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder. Transportministeren har tilsvarende kompetence i de anlægslove, som er nævnt ovenfor.

Den foreslåede bestemmelse i § 11 svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i lov om offentlige veje § 79, stk. 4.

Til § 12

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kom-

missionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovens § 8, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

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

Det foreslås i *§ 12, stk. 1,* at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 10 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 11 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets § 12 til at behandle tvister omfattet af forslagets §§ 10 og 11 gælder, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 12, *stk. 2,* at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje anvendelse.

Reglerne i vejlovens § 103 finder tilsvarende anvendelse ved erstatningsfastsættelsen. Bestemmelsen medfører, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets lovens § 9 stk. 1, herunder at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele.

Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Til § 13

Det foreslås i *§ 13, stk. 1,* at Københavns Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det foreslås i § 13, *stk. 2,* at betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet, overdragelse af vejanlægget og øvrige økonomiske forhold mellem transportministeren og Københavns Kommune i forbindelse med anlægsprojektet reguleres nærmere i en samarbejdsaftale, som skal indgås, inden anlægsarbejdet kan udbydes.

Det foreslås i § 13, *stk. 3,* at Vejdirektoratets udgifter under anlægsarbejdet og Københavns Kommunes finansiering heraf optages på finansloven § 28.21.20.12 Anlæg af hovedlandeveje m.v. ejet af tredje part.

Bestemmelsen skal sikre, at der er finansiel hjemmel til, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed kan modtage indtægter og afholde udgifter på § 28.21.20.12 og dermed kan igangsætte anlægsarbejderne i 2024.

Til § 14

Det foreslås i *§ 14, stk. 1,* at transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Københavns Kommune til at udøve de beføjelser, som er tillagt ministeren i denne lov.

Det foreslås i § 14, *stk. 2,* at transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en myndighed, som ministeren har henlagt beføjelser til efter stk. 1, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller anden administrativ myndighed.

Bestemmelserne vil således indebære, at transportministeren kan delegere sine beføjelser efter stk. 1 til en myndighed under ministeriet, en anden statslig myndighed efter forhandling med vedkommende minister eller Københavns Kommune, og at ministeren i den forbindelse kan fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en anden myndighed, som ministeren har henlagt sine beføjelser til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller påklages til anden administrativ myndighed.

Til § 15

Reglerne for prøvelse af sager ved domstolene er reguleret i retsplejeloven.

Det foreslås i *§ 15, stk. 1,* at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter loven skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten og offentliggjort.

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

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

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

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

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

Det foreslås i § 15, *stk. 2,* 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 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. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. 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 § 16

Det foreslås i *stk. 1,* at loven træder i kraft den 1. juli 2024.

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

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

Det er i øvrigt hensigten at forsyne denne bekendtgørelse med en selvstændig solnedgangsklausul i form af en bestemmelse om, at bekendtgørelsen automatisk ophæves efter det tidspunkt, hvor den har opfyldt sit formål, dvs. har ophævet loven.