

28. november 2014

Udkast

Forslag

til

## lov om anlæg af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg<sup>1</sup>

### Kapitel 1

#### *Anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg*

**§ 1.** Femern A/S bemyndiges til at anlægge og drive en fast forbindelse over Femern Bælt samt til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen heraf.

*Stk. 2.* Den faste forbindelse over Femern Bælt består af

1) etablering af en sænketunnel mellem Puttgarden i Tyskland og Rødbyhavn med en kombineret jernbane- og vejforbindelse bestående af en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane og en firesporet motorvej med dertil hørende anlæg og

2) etablering af et nyt landområde placeret på dansk territorium ud for Rødbyhavn.

*Stk. 3.* Kort over linjeføringen på land, gennem Femern Bælt og projektområder fremgår af bilag 1.

*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte regler for arealanvendelsen af det i medfør af stk. 2, nr. 2, etablerede landområde, som ikke anvendes til det permanente anlæg.

*Stk. 5.* Kort over det nye landområde fremgår af bilag 2.

**§ 2.** A/S Femern Landanlæg bemyndiges til at anlægge og drive de danske landanlæg samt til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen heraf.

*Stk. 2.* De danske jernbanelandanlæg består af

- 1) udbygning af jernbaneanlægget fra Vordingborg til Masnedø og fra Orehoved til syd for Holeby til en dobbeltsporet jernbane med dertil hørende anlæg,
- 2) elektrificering og opgradering af jernbanen, så passagertog kan passere med 200 km/t på strækningen fra Ringsted til Masnedø og fra Orehoved til syd for Holeby,
- 3) etablering af en passagervendt station ved Holeby på Lolland og
- 4) etablering af en ny jernbanebro over Masnedundsund og en enkeltsporet jernbaneklapbro over Guldborgsund.

*Stk. 3.* Jernbanestrækningen og de anlæg, der omfattes af stk. 2, fremgår af lovens bilag 3.

*Stk. 4.* Det danske vejlandanlæg består af

- 1) etablering af en ny bro over Sydmotorvejen ved Lundegårdsvej,
- 2) gennemførelse af miljømæssige forbedringer af den eksisterende motorvej på strækningen mellem Sakskøbing og Rødbyhavn og
- 3) nedlæggelse af Sydmotorvejen som hovedlandevej på strækningen mellem tilslutningspunktet for den faste forbindelse og Rødbyhavn.

*Stk. 5.* Kort over nedlæggelsen nævnt i stk. 4 fremgår af bilag 4.

---

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

## Kapitel 2

### *Organisation og finansiering*

**§ 3.** For Femern A/S og A/S Femern Landanlæg gælder selskabslovgivningen med de undtagelser, der følger af denne lov.

*Stk. 2.* Vedtægterne for Femern A/S og A/S Femern Landanlæg, og ændringer i disse vedtægter, skal godkendes af transportministeren.

*Stk. 3.* Transportministeren kan om spørgsmål af væsentlig betydning give Femern A/S og A/S Femern Landanlæg generelle og specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed.

**§ 4.** Femern A/S og A/S Femern Landanlæg kan optage lån og benytte andre finansielle instrumenter til finansiering og refinansiering af projektering, anlæg, drift og andre nødvendige dispositioner med henblik på anlæggelse og drift af de anlæg, der er nævnt i §§ 1 og 2. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse.

*Stk. 2.* Finansministeren bemyndiges til at yde garanti af statskassen for de i stk. 1 nævnte selskabers forpligtigelser vedrørende lån og andre finansielle instrumenter.

*Stk. 3.* Finansministeren bemyndiges til at dække finansieringsbehovet for de i stk. 1 nævnte selskaber ved ydelse af statslige genudlån til selskaberne. Genudlånet må ikke ydes på bedre vilkår end dem, som staten selv kan opnå som låntager.

*Stk. 4.* Indtil forbindelsen ibrugtages, garanterer den danske stat uden særlig tilkendegivelse i det enkelte tilfælde, for de i stk. 1 nævnte selskabers øvrige økonomiske forpligtigelser.

**§ 5.** Femern A/S og A/S Femern Landanlæg afholder alle udgifter til projektering, anlæg, drift og andre nødvendige dispositioner med henblik på anlæggelse og drift af de anlæg, der er nævnt i §§ 1 og 2.

**§ 6.** Transportministeren kan bemyndige Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

*Stk. 2.* Transportministeren vil kunne bestemme, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg skal overlade til Banedanmark, Vejdirektoratet eller institutioner under Miljøministeriet at forestå opgaver vedrørende anlæggelse og drift af de anlæg, der er nævnt i §§ 1-2. Transportministeren fastsætter i så fald nærmere bestemmelser herom.

## Kapitel 3

### *Miljøforhold*

#### *Miljømæssige vurderinger*

**§ 7.** Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog §§ 8 og 9.

**§ 8.** Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, må ikke påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. § 45.

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

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

- 1) anmeldelsen efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafikstyrelsen,
- 2) pligt for andre myndigheder, Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til at give de oplysninger, der er nødvendige for vurderingen af ændringer eller udvidelser efter stk. 2,
- 3) gennemførelsen af vurderingen efter stk. 2, herunder om fristen for høring af offentligheden,

- 4) fastsættelse af vilkår for tilladelsen efter stk. 1 og
- 5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af den supplerende VVM-redegørelse.

*Stk. 4.* Bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet (VVM), finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

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

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

*Stk. 2.* Hvis Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse fra Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg, jf. § 8, stk. 2, vurderer, at en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der foretages en nærmere konsekvensvurdering af virkningerne af ændringen eller udvidelsen på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningen for det pågældende område. Viser vurderingen, at ændringen eller udvidelsen vil skade Natura 2000-området, kan Trafikstyrelsen ikke meddele tilladelse til det anmeldte, jf. dog stk. 5.

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

- 1) anmeldelsen efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafikstyrelsen,
- 2) pligt for andre myndigheder, Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til at give de oplysninger, der er nødvendige for vurderingen af ændringer eller udvidelser efter stk. 2,
- 3) gennemførelsen af vurderingen efter stk. 2, herunder om eventuel høring af offentligheden,
- 4) fastsættelse af vilkår for tilladelsen efter stk. 1,
- 5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelsen efter stk. 1, og af konsekvensvurderingen efter stk. 2 og
- 6) fastsættelse af en samordnet og/eller fælles procedure for den supplerende VVM efter § 8, stk. 2, og konsekvensvurderingen efter stk. 2, når en ændring eller udvidelse skal vurderes efter begge bestemmelser.

*Stk. 4.* §§ 7-9 i bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

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

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

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

#### *Varetagelse af naturhensyn*

**§ 11.** Femern A/S og A/S Femern Landanlæg udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til yngle- og rasteområder for arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse som følge af anlægsprojektet.

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

*Stk. 3.* Femern A/S og A/S Femern Landanlæg udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til naturbeskyttelsen i øvrigt.

#### *Forhold til anden lovgivning*

**§ 12.** Udførelse af arbejder efter §§ 1, 2 og 11 i denne lov kræver ikke dispensation eller tilladelse efter §§ 50 og 65, stk. 1 - 3, jf. §§ 3, 15-18, i lov om naturbeskyttelse og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

*Stk. 2.* Reglerne om regionale udviklingsplaner, kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, i §§ 22 og 26 a i naturbeskyttelsesloven, kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af

tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 6, 9 og 10 i lov om vandløb, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om kystbeskyttelse finder ikke anvendelse ved udførelse af arbejder efter §§ 1, 2 og 11 i denne lov.

*Stk. 3.* Arbejder med etablering af en sænketunnel og en arbejdshavn, jf. § 1, stk. 2, nr. 1, kræver ikke tilladelse efter kapitel 4 i lov om råstoffer.

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

*Stk. 2.* Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de i stk. 1 nævnte love kan påklages af Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til transportministeren.

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

*Stk. 4.* Transportministerens afgørelse i klagesager efter stk. 2 og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

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

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

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

**§ 15.** Hvis transportministeren fastsætter regler i medfør af § 14, kan ministeren samtidig fastsætte regler om, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg skal tilbyde kompensation til beboere samt ejere af sommerhuse, der anvendes af ejerne som fritids- og feriebolig, som kan udsættes for gener som følge heraf. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter mv.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af transportministerens regulering af forholdene i medfør af § 14, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren kan fastsætte, hvornår en aftale om genhusning mellem beboeren og Femern A/S og A/S Femern Landanlæg ophører, herunder bestemme, at den ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse eller som fritidsbolig.

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

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

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

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

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

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

**§ 17.** Bestemmelserne i §§ 10 – 16 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, der er omfattet af § 8, stk. 1, eller § 9, stk. 1.

#### Kapitel 4

##### *Ledninger og veje*

**§ 18.** Bestemmelserne i § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje samt i § 70, stk. 1, i lov om private fællesveje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i eller over vejarealer i forbindelse med anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2.

*Stk. 2.* For ledningsarbejder i eller over andre arealer end vejarealer i forbindelse med anlæg af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2, gælder de deklaratoriske regler om gæsteprincippet.

*Stk. 3.* Ledningsejerens betalingsforpligtelse efter stk. 1 og 2 kan i stedet for en udgift til flytning af ledninger omfatte betaling af den fordyrelse af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2, som alene eller i det væsentligste skyldes, at anlægsarbejdet ændres for at undgå en flytning af ledninger. Det er dog en forudsætning, at fordyrelsen af anlægsarbejdet udgør et mindre beløb, end hvad det vil koste at flytte ledningerne.

**§ 19.** Hvis der ikke kan opnås enighed med ejere af ledningsanlæg omhandlet af § 18 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller over ledningerne er anbragt kan tilrettelægges, kan transportministeren, efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

*Stk. 2.* Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 1, udføre for Femern A/S, A/S Femern Landanlæg eller ledningsejerens regning, jf. § 18.

**§ 20.** For ledninger og andre forsyningsanlæg, der i forbindelse med anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2, eller senere, anbringes på ejendomme tilhørende Femern A/S og A/S Femern Landanlæg, fastsætter transportministeren de vilkår, der skal gælde for lednings- eller forsyningsanlæggets anbringelse og forbliven på ejendommen.

*Stk. 2.* Transportministeren kan af hensyn til anlægget og driften af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2 fastsætte ændrede vilkår for ledninger og andre forsyningsanlæg, der befinder sig på ejendomme tilhørende Femern A/S og A/S Femern Landanlæg.

**§ 21.** Erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af §§ 18-20 fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Stk. 2.* Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse. Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg afholder alle omkostninger forbundet hermed.

**§ 22.** Transportministeren kan anlægge nye veje og foretage ændring af eksisterende veje, når dette er nødvendigt for gennemførelsen og driften af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2, uden at der træffes afgørelse herom i medfør af lov om offentlige veje og lov om private fællesveje.

**§ 23.** Transportministeren kan pålægge kommunalbestyrelsen at optage en privat fællesvej som offentlig vej, hvis den private fællesvej har betydning for gennemførelsen eller driften af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2.

*Stk. 2.* Erstatning som følge af en afgørelse i medfør af stk. 1 fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg afholder alle omkostninger forbundet hermed.

*Stk. 3.* Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse.

**§ 24.** Transportministeren kan overdrage arealer, bygninger, anlæg m.v. til anden offentlig myndighed, når disse ikke er nødvendige for gennemførelse eller drift af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2.

**§ 25.** Vejforbindelsen tilhørende kyst til kyst-projektet nævnt i § 1, er en offentlig vej, der administreres efter lov om offentlige veje. Femern A/S er vejmyndighed.

*Stk. 2.* Femern A/S kan bemyndige Vejdirektoratet eller en anden under Transportministeriet oprettet styrelse til at udøve de beføjelser, der er tillagt Femern A/S i henhold til stk. 1.

#### *Kapitel 5*

#### *Lov om havne*

**§ 26.** Arbejdshavnen, der anlægges som en del af det i § 1 nævnte anlæg, er omfattet af § 14 a, stk. 2 og 3, samt regler udstedt i medfør af § 14 a, stk. 1, i lov om havne.

#### Kapitel 6

#### *Ekspropriation og adgang til undersøgelser uden retskendelse mv.*

**§ 27.** Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2.

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

*Stk. 3.* Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2 servitut om el-drift eller andre servitutter med deraf følgende rådighedsindskrænkninger, der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2.

*Stk. 4.* Ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

**§ 28.** Transportministeren har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse adgang til at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på anlæggelse og drift af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2 eller ændringer heraf samt klimarelaterende afværgeforanstaltninger.

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

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

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

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

**§ 29.** Transportministeren får adkomst til hele matr.nr. 244ed og den del af matr.nr. 244k og 244ø Rødby Markjorder, som markeret på bilag 6.

*Stk. 2.* Ved ekspropriation i henhold til stk. 1 ophæves endeligt alle rettigheder til eller over arealet.

*Stk. 3.* Ret over matr.nr. 244b Rødby Markjorder til bygning nr. 1 og 3 på lejet grund ophæves endeligt.

**§ 30.** Transportministeren har indtil den 31. december 2023 ret til at råde over den del af matr.nr. 244l, 244o, 244al, 244as, 244at, 244av, 244az, 244aæ, 244ba, 244dy, 244eu, 244ey, 244ez, 244eæ, 244eø og 244fc Rødby Markjorder, der er markeret på bilag 7.

*Stk. 2.* Ret over matr.nr. 244eø Rødby Markjorder til bygning nr. 1 på lejet grund ophæves endeligt. Transportministerens rådighedsret i henhold til stk. 1 skal respekteres af indehavere af alle andre rettigheder over de i stk. 1 nævnte arealer.

*Stk. 3.* Ejeren af et areal omfattet af stk. 1 kan på ethvert tidspunkt kræve, at transportministeren overtager arealet mod fuld erstatning. En begæring om overtagelse skal fremsættes over for transportministeren inden den 31. december 2023.

*Stk. 4.* Ved overtagelse i henhold til stk. 3 ophæves endeligt alle rettigheder til eller over arealet.

**§ 31.** Transportministeren har indtil den 31. december 2023 ret til at råde over den del af matr.nr. 244k, 244x, 244y, 244æ, 244ø, 244bo, 244et, 244fa, 244fe, 253, 490, 546a, 549r og 549u Rødby Markjorder, der er markeret på bilag 5, 6 og 7.

*Stk. 2.* Transportministerens rådighedsret i henhold til stk. 1 skal respekteres af indehavere af alle andre rettigheder over de i stk. 1 nævnte arealer.

**§ 32.** Transportministeren har indtil den 31. december 2023 ret til at råde over de veje, der er markeret på bilag 5 og 6.

*Stk. 2.* Transportministerens rådighedsret i henhold til stk. 1 skal respekteres af indehavere af alle andre rettigheder over de i stk. 1 nævnte veje.

**§ 33.** Transportministeren har ret til at anlægge et vandløb på matr.nr. 244l, 244o, 244at, 244av, 244az, 244aæ, 244ba, 244dy og 244fc Rødby Markjorder, som markeret på bilag 7.

*Stk. 2.* Transportministeren har ret til at foretage ændringer af diget på matr.nr. 244k, 244bo og 244fa Rødby Markjorder, som markeret på bilag 5, 6 og 7.

*Stk. 3.* Transportministeren har frem til den 31. december 2023 ret til at foretage ændringer af broerne, som markeret på bilag 6.

*Stk. 4.* Transportministeren har ret til at etablere natur på matr.nr. 1a og 1r Lungholm Inddæmning, Olstrup, 244o og 549r Rødby Markjorder, som markeret på bilag 6 og 7.

*Stk. 5.* Transportministeren har ret til at anlægge veje på matr.nr. 1eq, 1ez, 1fq, 1fu, 244bc, 244ae, 244di, 244dx, 244fa og 271k Rødby Markjorder, som markeret på bilag 5.

*Stk. 6.* Transportministeren har ret til at placere en afløbsledning på matr. nr. 244k Rødby Markjorder, som markeret på bilag 6, og ejendommen pålægges servitut som angivet i bilag 8.

*Stk. 7.* Transportministeren har indtil den 31. december 2023 ret til at etablere og opretholde en vandledning på matr.nr. 12a, 12h, 15c, 15d, 244al, 244at og 244bc Rødby Markjorder, som markeret på bilag 6 og de nævnte matr.nr. pålægges indtil den 31. december 2023 servitut som angivet i bilag 9.

*Stk. 8.* Transportministeren har indtil den 31. december 2023 ret til at udvide vejene på matr.nr. 12a, 12h, 85b, 112b, 271h, 271i, 271k, 271l og 271n Rødby Markjorder, som vist på bilag 6.

*Stk. 9.* Med henblik på gennemførelse af de i stk. 1-8 nævnte arbejder kan transportministeren råde midlertidigt over de på bilag 5, 6 og 7 markerede arealer.

*Stk. 10.* Transportministerens rådighedsret i henhold til stk. 1-9 skal respekteres af indehavere af alle andre rettigheder over de i stk. 1-9 nævnte arealer.

**§ 34.** Ejere af anlæg og arealer omfattet af § 29, stk. 1 og 3, § 30, stk. 1 og 2, 1. pkt., § 31, stk. 1, § 32, stk. 1 og § 33, stk. 1-9 skal senest 14 dage inden overtagelse underrettes skriftligt.

*Stk. 2.* Hvis det ikke er muligt at underrette ejere skriftligt i henhold til stk. 1, skal oplysning om overtagelse offentliggøres i de stedlige nyhedsmedier.

*Stk. 3.* Transportministeren kan efter overtagelsen, jf. stk. 1, uden yderligere varsel fjerne anlæg, installationer, beplantning m.v. på de arealer, der er omfattet af §§ 29, stk. 1 og 3, § 30, stk. 1 og 2, 1. pkt., § 31, stk. 1, § 32, stk. 1 og § 33, stk. 1-9.

**§ 35.** Transportministerens adkomst i henhold til § 29 og rådighedsret i henhold til §§ 30-33 tinglyses på de berørte ejendomme. Adkomst- og rettighedshaver er Femern A/S.

**§ 36.** Erstatning for tab som følge af ekspropriation i medfør af §§ 27 og 29-33 samt erstatning for skade, som måtte blive påført ejere og brugere ved de foranstaltninger, der er nævnt i § 28, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Stk. 2.* Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse. Femern A/S afholder omkostningerne forbundet hermed.

## Kapitel 7

### *Beredskab*

**§ 37.** De kompetente danske myndigheder varetager den offentlige sikkerhed og orden samt beredskabsmæssige forhold for så vidt angår kyst til kyst-projektet nævnt i § 1. De kompetente danske myndigheder skal i nødvendig udstrækning samarbejde med de kompetente tyske myndigheder.

*Stk. 2.* Femern A/S skal inden åbningen af forbindelsen, udarbejde et sikkerhedskoncept for opgavevaretagelsen efter stk. 1, herunder om samarbejdet mellem selskabet og de kompetente danske og tyske myndigheder samt planer for mulige nødsituationer.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om varetagelsen af den offentlige sikkerhed og orden samt beredskabsmæssige forhold, jf. stk. 1, for så vidt angår kyst til kyst-projektet nævnt i § 1.

*Stk. 4.* Transportministeren kan træffe beslutning om, at Femern A/S skal afholde omkostninger, som er nødvendige for, at de kompetente myndigheder kan varetage opgaverne efter stk. 1 og 2 samt efter regler udstedt i medfør af stk. 3.

## Kapitel 8

### *Ejendomsret og benyttelse af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg*

**§ 38.** Femern A/S ejer den faste forbindelse over Femern Bælt.

**§ 39.** A/S Femern Landanlæg og staten ejer hver en andel af de i § 2 nævnte landanlæg. Transportministeren foretager den nærmere indbyrdes opdeling af ejendomsretten til de af staten ejede eksisterende jernbane- og vejanlæg samt landanlæggene nævnt i § 2 samt fastlægger tidspunktet for, hvornår ejendomsretten til de nævnte landanlæg overgår til hver part nævnt i denne bestemmelse.

**§ 40.** Femern A/S er infrastrukturforvalter for jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt.

*Stk. 2.* Transportministeren vil kunne beslutte, at Femern A/S helt eller delvist kan overlade infrastrukturforvaltning nævnt i stk. 1 og andre hermed tilknyttede nødvendige opgaver til Banedanmark. Transportministeren fastsætter i så fald nærmere bestemmelser herom.

**§ 41.** Transportministeren fastsætter nærmere bestemmelser om niveauet for, samt principperne for reguleringen af, jernbanevirksomhedernes betaling til Femern A/S, for jernbanevirksomhedernes benyttelse af jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt nævnt i § 1. Transportministeren fastsætter tilsvarende nærmere bestemmelser om niveauet for, samt principper for regulering af, jernbanevirksomhedernes betaling til staten og A/S Femern Landanlæg, for jernbanevirksomhedernes benyttelse af de danske jernbanelandanlæg nævnt i § 2.

**§ 42.** For benyttelse af vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt opkræver Femern A/S betaling.

*Stk. 2.* Transportministeren fastsætter niveauet for betaling og principperne for regulering af denne, jf. dog stk. 3, én gang årligt.

*Stk. 3.* Uanset bestemmelsen i stk. 2 kan Femern A/S ændre gældende generelle rabatorordninger og indføre nye rabatorordninger, i det omfang dette ikke påvirker betalingsniveauet væsentligt.

*Stk. 4.* Føreren af køretøjet skal betale et tillæg til de gældende afgifter, hvis vejforbindelsen benyttes uden at betale. Den registrerede ejer (bruger) hæfter tillige for betaling heraf, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget er i besiddelse af køretøjet. Tillægget fastsættes af transportministeren.

*Stk. 5.* Hvis de i stk. 4 nævnte tillæg og den normale betaling ikke betales rettidigt, tillægges der renter i henhold til rentelovens bestemmelser. Renten beregnes fra forfaldsdagen, som er 30 dage efter, at krav om betaling er afsendt fra selskabet, indtil betaling sker, dog mindst 50 kr. Endvidere kan der opkræves gebyr for påmindelsesmeddelelser vedrørende betalingen.

*Stk. 6.* De i stk. 1-5 nævnte betalinger offentliggøres på Femern A/S' hjemmeside.



28. november 2014

*Stk. 7.* Køretøjer, der anvendes i forbindelse med anlæg eller drift af den faste forbindelse over Femern Bælt, eller til varetagelse af anliggender om offentlig sikkerhed og orden samt beredskab vedrørende kyst til kyst-projektet, er fritaget for afgift i henhold til § 42, stk. 1.

## Kapitel 9

### *Tv-overvågning mv.*

**§ 43.** Femern A/S kan foretage tv-overvågning på den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder betalingsanlæg samt registrere billeder fra denne overvågning. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysning herom.

*Stk. 2.* Transportministeren kan bestemme, at Femern A/S kan give tyske politi- og redningsmyndigheder adgang til den i stk. 1 nævnte tv-overvågning og registrering på den faste forbindelse over Femern Bælt.

*Stk. 3.* Femern A/S kan foretage automatisk registrering af nummerplader med henblik på at understøtte betalingsopkrævningen.

*Stk. 4.* Oplysninger i Køretøjsregisteret om den registrerede ejer (bruger) af køretøjer kan videregives til Femern A/S.

**§ 44.** Femern A/S kan i anlægsfasen foretage tv-overvågning af de arealer, der anvendes til anlæg af kyst til kyst-projektet samt af vejstrækninger i nærområdet. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysning om, at der gennemføres tv-overvågning af de arealer, der anvendes til anlæg af kyst til kyst-projektet.

## Kapitel 10

### *Øvrige bestemmelser*

**§ 45.** Staten stiller vederlagsfrit de vandområder og den havbund, hvorover staten udøver højhedsret, og som er nødvendige for anlæggelsen af kyst til kyst-projektet med tilhørende landanlæg, til rådighed for Femern A/S og A/S Femern Landanlæg.

## Kapitel 11

### *Kompetence, domstolsprøvelse mv.*

#### *Trafikstyrelsens opgaver*

**§ 46.** Trafikstyrelsen udfører de opgaver, der fremgår af §§ 8-9.

*Stk. 2.* Ved udførelsen af de opgaver, der fremgår af §§ 8-9 er Trafikstyrelsen uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

#### *Domstolsprøvelse mv.*

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

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

## Kapitel 12

### *Ikrafttræden mv.*

**§ 48.** I lov nr. 58 af 4.april 1911 om Anlæg af en jernbane fra Rødby til Rødbyhavn ophæves bestemmelsen om, at jernbanen skal føre til Rødby Havn.

**§ 49.** I lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S foretages følgende ændring:

1. Overskriften før § 10 affattes således:

*"Låneadgang og garantier"*

2. §§ 12-14 ophæves.

**§ 50.** I lov nr. 285 af 15. april 2009 om projektering af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark foretages følgende ændring:

1. § 8 ophæves.

2. § 9 ophæves.

**§ 51.** I selskabsskatteloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1082 af 14. november 2012, som ændret bl.a. ved § 17 i lov nr. 600 af 12. juni 2013 og senest ved § 2 i lov nr. 528 af 28. maj 2014, foretages følgende ændring:

1. § 31, stk. 1, 3. pkt., ophæves.

**§ 52.** Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

*Stk. 2.* § 49, § 50, nr. 2, og § 51 har virkning fra og med indkomståret 2016.

*Stk. 3.* § 50, nr. 1, har virkning for lån, der optages den 1. januar 2016 eller senere.

*Stk. 4.* Ved udgangen af indkomståret 2015 opgøres afskrivningsgrundlaget for A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen. Afskrivningsgrundlaget opgøres på grundlag af anskaffelsessummen med fradrag for foretagne afskrivninger efter § 14 i lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S til og med indkomståret 2015. Anskaffelsessummen opgøres efter § 13, stk. 3 og 4, i lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S. Det opgjorte afskrivningsgrundlag fordeles herefter på bygninger, jf. afskrivningslovens § 14, installationer, jf. afskrivningslovens § 15, driftsmidler, jf. afskrivningslovens § 5 og fast jernbanemateriel, jf. afskrivningslovens § 5 C, stk. 2. Fordelingen danner grundlag for afskrivning efter afskrivningsloven fra og med indkomståret 2016. Summen af de anvendte afskrivningsprocenter for bygninger og installationer efter § 14 i lov nr. 588 af 24. juni 2005 om Sund og Bælt Holding A/S og efter afskrivningslovens § 17 kan ikke overstige 100 pct.

## ***Bemærkninger til lovforslaget***

### *Almindelige bemærkninger*

#### *Indholdsfortegnelse*

#### 1. Indledning

##### 1.1. Lovforslagets hovedpunkter

#### 2. Lovforslagets baggrund

##### 2.1. Miljøundersøgelser, herunder VVM-redegørelser og høringer

###### 2.1.1. Kyst til kyst-projektets VVM-redegørelse

###### 2.1.2. Jernbanelandanlæggets VVM-redegørelse

###### 2.1.3. Vejlandanlæggets VVM-redegørelse

#### 3. Kyst til kyst-projektets udformning og linjeføring

##### 3.1. Overordnet beskrivelse af kyst til kyst-projektet

##### 3.2. Linjeføringen på Lolland

- 3.3. Linjeføring på Fehmarn
- 3.4. Landopfyldningen ud for Lolland
- 3.5. Landopfyldningen ud for Fehmarn
- 3.6. Det midlertidige projektområde
- 4. Det danske jernbanelandanlægs udformning og linjeføring
  - 4.1. Overordnet beskrivelse af jernbanelandanlægget
    - 4.1.1. Større opgraderinger
      - 4.1.1.1. Et ekstra spor
      - 4.1.1.2. Nye overhalingsspor til godstog
      - 4.1.1.3. Stationer
      - 4.1.1.4. Påvirkning af broer og veje
      - 4.1.1.5. Broer over Masned Sund og Guldborgsund
- 5. De danske vejlandanlægs udformning
- 6. Miljømæssige vurderinger
  - 6.1. Implementeringsredegørelse
  - 6.2. Supplerende miljømæssige vurderinger
  - 6.3. Anlægslovens forhold til natur- og miljølovgivning
    - 6.3.1. Varetagelse af naturhensyn gennem anlægsloven og regulering af klageadgang
    - 6.3.2. Adgang til at regulere visse forureninger og gener fra anlægsprojektet
    - 6.3.3. Særligt om havbundsmaterialer mv.
- 7. Trafikale konsekvenser
- 8. Trafik i anlægsfasen
- 9. Ekspropriation
- 10. Ophævelse af særlige skatteregler
- 11. Organisations- og ejerforhold
- 12. Projektets økonomi
  - 12.1. Finansieringsmodellen
  - 12.2. Udgifter
    - 12.2.1. Anlægsomkostninger for kyst til kyst-projektet
    - 12.2.2. Anlægsomkostninger, de danske landanlæg
    - 12.2.3. Omkostninger til drift, vedligehold og reinvesteringer, kyst til kyst-projektet
    - 12.2.4. Omkostninger til drift, vedligehold og reinvesteringer, de danske landanlæg
    - 12.2.5. Fravalgte løsninger
  - 12.3. Indtægter
    - 12.3.1. Vejtrafik og takster
    - 12.3.2. Jernbanebetaling
    - 12.3.3. EU-støtte
  - 12.4. Rentabilitetsberegninger
  - 12.5. Samfundsøkonomisk vurdering af projektet
- 13. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner
  - 13.1. Økonomiske konsekvenser for staten
  - 13.2. Administrative konsekvenser for staten
  - 13.3. Økonomiske konsekvenser for kommunerne

- 13.4. Administrative konsekvenser for kommunerne
- 14. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgerne
- 15. Miljømæssige konsekvenser
  - 15.1. Miljømæssige konsekvenser af kyst til kyst-projektet
  - 15.2. Miljømæssige konsekvenser af jernbanelandanlægget
  - 15.3. Miljømæssige konsekvenser af vejlandanlægget
  - 15.4. Miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet i driftsfasen
    - 15.4.1. Reduceret udledning af CO<sub>2</sub> som følge af anlægsprojektet
    - 15.4.2. Støj og vibrationer fra anlægsprojektet
      - 15.4.2.1. Støj og vibrationer fra kyst til kyst-projektet
      - 15.4.2.2. Støj, vibrationer og elektromagnetisk påvirkning fra jernbanelandanlægget
    - 15.4.3. Påvirkning af naturforhold
      - 15.4.3.1. Påvirkning af naturforhold fra kyst til kyst-projektet
      - 15.4.3.2. Påvirkning af naturforhold som følge af jernbanelandanlægget
    - 15.4.4. Påvirkning af kulturhistoriske forhold
      - 15.4.4.1. Påvirkning af kulturhistoriske forhold som følge af kyst til kyst-projektet
      - 15.4.4.2. Påvirkning af kulturhistoriske forhold som følge af jernbanelandanlægget
    - 15.4.5. Påvirkning af vandløbs- og afvandingsforhold fra kyst til kyst-projektet
    - 15.4.6. Påvirkning af rekreative forhold fra anlægsprojektet
      - 15.4.6.1. Påvirkning af rekreative forhold fra kyst til kyst-projektet
      - 15.4.6.2. Påvirkning af rekreative forhold fra jernbanelandanlægget
    - 15.4.7. Påvirkning af jord, grundvand og overfladevand fra jernbanelandanlægget
  - 15.5. Miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet i anlægsfasen
    - 15.5.1. Støj, vibrationer og støv fra anlægsprojektet
      - 15.5.1.1. Støj, vibrationer og støv fra kyst til kyst-projektet
      - 15.5.1.2. Støj og vibrationer fra jernbanelandanlægget
    - 15.5.2. Affald fra kyst til kyst-projektet
    - 15.5.3. Påvirkning af naturforhold fra anlægsprojektet
      - 15.5.3.1. Påvirkning af naturforhold fra kyst til kyst-projektet
        - 15.5.3.1.1. Ny natur i forbindelse med kyst til kyst-projektet
      - 15.5.3.2. Påvirkning af naturforhold fra jernbanelandanlægget
        - 15.5.3.2.1. Ny natur i forbindelse med jernbanelandanlægget
    - 15.5.4. Påvirkning af kulturhistoriske forhold fra anlægsprojektet
      - 15.5.4.1. Påvirkning af kulturhistoriske forhold fra kyst til kyst-projektet
      - 15.5.4.2. Påvirkning af kulturhistoriske forhold fra jernbanelandanlægget
    - 15.5.5. Grundvandsænkning som følge af anlægsprojektet
      - 15.5.5.1. Grundvandsænkning som følge af kyst til kyst-projektet
      - 15.5.5.2. Grundvandsænkning som følge af jernbanelandanlægget
    - 15.5.6. Vandløbs- og afvandingsforhold som følge af kyst til kyst-projektet
    - 15.5.7. Indvinding af havbundssedimenter fra tunnelrenden mv. som følge af kyst til kyst-projektet
    - 15.5.8. Påvirkning af rekreative forhold fra anlægsprojektet
      - 15.5.8.1. Påvirkning af rekreative forhold som følge af kyst til kyst-projektet
      - 15.5.8.2. Påvirkning af rekreative forhold fra jernbanelandanlægget
    - 15.5.9. Påvirkning af jord, grundvand og drikkevand fra jernbanelandanlægget
- 16. Ligestillingsmæssige konsekvenser
- 17. Forholdet til anden lovgivning

- 17.1. Byggeloven i tilknytning til kyst til kyst-projektet
- 17.2. Havneloven i tilknytning til kyst til kyst-projektet
- 17.3. Arbejds miljølovgivning i tilknytning til kyst til kyst-projektet
- 17.4. Lov om tv-overvågning m.v. i tilknytning til den faste forbindelse over Femern Bælt
  - 17.4.1. Beskrivelse af tv-overvågningen
    - 17.4.1.1. Tv-overvågning i forbindelse med afvikling af trafikken mv.
    - 17.4.1.2. Tv-overvågning ved betalingsanlæg
  - 17.4.2. Tv-overvågning i anlægsfasen
    - 17.4.2.1. Tv-overvågning af de arealer, der anvendes til anlæg af kyst til kyst-projektet
    - 17.4.2.2. Tv-overvågning af vejstrækninger
  - 17.4.3. Beskrivelse af den automatiske registrering af nummerplader

## 18. Forholdet til EU- og international ret

- 18.1. VVM-direktivet
- 18.2. SMV-direktivet
- 18.3. Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet (Natura 2000)
- 18.4. Vandrammedirektivet og havstrategidirektivet
- 18.5. Affaldsdirektivet
- 18.6. Espoo- og Helsinki-konventionen
- 18.7. Udbudsdirektivet
- 18.8. Momsdirektivet
- 18.9. EETS-direktivet
- 18.10. Tunnelsikkerhedsdirektivet
- 18.11. Forholdet til EU's statsstøtteregele
- 18.12. Forholdet til Århus-konventionen

## 19. Høring

Bilag 1

Bilag 2

Bilag 3

Bilag 4

Bilag 5

Bilag 6

Bilag 7

### 1. Indledning

Lovforslaget indebærer, at Folketinget bemyndiger Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til i overensstemmelse med denne lov at anlægge og drive en sænketunnel under Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, herefter "anlægsprojektet".

Bemyndigelsen omfatter i hovedelementer etablering af:

- En sænketunnel under Femern Bælt med de umiddelbart tilknyttede jernbane- og vejstrækninger samt øvrige tilknyttede projektelementer i form af landopfyldning, tunnelementfabrik mv., herefter "Femern

Bælt-tunnelen" eller "kyst til kyst-projektet", jf. afsnit 3 om kyst til kyst-projektets udformning og linjeføring.

- Udbygning af jernbaneanlægget fra Vordingborg til Masnedø og fra Orehoved til syd for Holeby til en dobbeltsporet jernbane, elektrificering og opgradering af jernbanen, etablering af en passagervendt station ved Holeby på Lolland og etablering af en ny jernbanebro over Masned Sund og en enkeltsporet jernbaneklapbro over Guldborgsund, herefter "jernbanelandanlægget", jf. afsnit 4 om jernbanelandanlæggets udformning og linjeføring.
- Gennemførelse af miljømæssige tiltag på Sydmotorvejen, etablering af en ny bro over Sydmotorvejen ved Lundegårdsvej og nedklassificering af Sydmotorvejen nord for Rødbyhavn, herefter "vejlandanlægget", jf. afsnit 5 om vejlandanlæggets udformning.

### 1.1. Lovforslagets hovedpunkter

Lovforslaget indebærer, at Folketinget giver Femern A/S og A/S Femern Landanlæg bemyndigelse til at anlægge og drive en sænketunnel under Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Kyst til kyst-projektet bliver gennemført som en firesporet motorvej med nødspor i begge retninger og en tosporet elektrificeret jernbaneforbindelse placeret i en sænketunnel (17,6 km); cut-and-cover-tunneler, som forbinder sænketunnelen med portalbygningerne (0,2 km og 0,4 km); en portalbygning ved begge tunnelmundinger; vej- og jernbanerammer i tilslutning til tunnelen; vej- og jernbane på henholdsvis dansk (5 km) og tysk (3,5 km) territorium, som forbinder tunnelen til den eksisterende motorvej og jernbane i begge lande; og faciliteter til drift og vedligehold, herunder et betalingsanlæg som placeres på den danske side af tunnelen. Endvidere vil nye landområder ud for henholdsvis Lollands og Fehmarns kyster blive etableret.

Opgraderingen af de danske jernbanelandanlæg vil omfatte udbygning af jernbanestrækningerne Vordingborg til Masnedø og Orehoved til syd for Holeby til dobbeltspor. Strækningerne fra Ringsted til Masnedø og fra Orehoved til syd for Holeby elektrificeres og udbygges, så persontog kan køre op til 200 km/t på strækningen mellem København og Puttgarden i Tyskland. På strækninger gennem Næstved, Vordingborg og Nykøbing F vil det dog ikke være muligt at køre 200 km/t. På strækningerne bliver det nye signalanlæg, som opererer med ERTMS2, etableret. Banedanmarks Signalprogram etablerer det nye signalanlæg på de eksisterende anlæg. Der etableres endvidere en ny fast dobbeltsporet bro over Masned Sund øst for den eksisterende bro og en enkeltsporet klapbro over Guldborgsund syd for den eksisterende Kong Frederik IX's Bro. Da broerne over Masned Sund fremover ikke kan åbnes, graves der en sejlrende gennem Masnedø Østflak, hvorved det sikres, at større skibe fortsat kan besejle Stege Havn og Vordingborg Sydhavn.

Lovforslagets § 6 indeholder mulighed for, at anlæg og drift af anlægsprojektet i nærmere bestemt omfang efter transportministerens bestemmelse kan overlades til Banedanmark, Vejdirektoratet eller institutioner under Miljøministeriet.

Staten ejer i dag de eksisterende jernbane- og vejlandanlæg, som i praksis administreres af Banedanmark og Vejdirektoratet. De af loven omhandlede landanlæg i Danmark, jf. § 2, vil blive anlagt som udbygning eller som opgradering af de eksisterende anlæg. Under anlægsfasen for de danske landanlæg, jf. § 2, vil staten fortsat være ejer af de eksisterende jernbane- og vejlandanlæg, mens udbygningen og opgraderingen i form af de i loven omhandlede danske landanlæg, jf. § 2, i anlægsfasen vil blive ejet af A/S Femern Landanlæg. Af samme grund vil ejerskabet til de nye anlæg, der finansieres af A/S Femern Landanlæg, blive henført til A/S Femern Landanlæg indtil anlægsfasen afslutning.

Efter anlægsfasens afslutning vil ejerskab til jernbanelandanlægget blive opdelt således, at A/S Femern Landanlæg og staten ved Banedanmark har et delt ejerskab af jernbanelandanlægget (mageskifte) baseret på parternes foretagne bidrag, herunder indskud af eksisterende jernbaneanlæg eller afholdelse af faktiske anlægsomkostninger, der dog i alle tilfælde bliver fastlagt efter transportministerens nærmere bestemmelse.

I lovforslagets §§ 7-17 indeholder særlige bestemmelser om miljøforhold, herunder miljømæssige vurderinger. Lovforslaget indeholder bestemmelser, som indebærer en fravigelse af dele af den almindelige lovgivning, herunder særligt miljølovgivning. Begrundelsen herfor er dels, at visse dele af den almindelige lovgivning ikke er velegnet til at regulere et projekt af denne karakter og størrelse og dels, at projektet godkendes ved lov efter processen i VVM-direktivets art. 1.4 hvorefter projektet skal være vedtaget i enkeltheder uden det er nødvendigt, at træffe andre foranstaltninger for at give bygherren ret til at gennemføre projektet. Derudover indeholder lovforslaget bestemmelser, som tilsidesætter regler om klageadgang i den almindelige lovgivning for at sikre den fornødne fremdrift og robusthed i projektet.

Lovforslagets § 14 bestemmer, at transportministeren får mulighed for efter en konkret vurdering, at fastsætte regler om den forurening og de gener, som måtte opstå som følge af aktiviteterne forbundet med gennemførelse af anlægsprojektet. I sådanne tilfælde finder miljøbeskyttelseslovens regler ikke anvendelse på projektet, idet transportministeren i stedet vil regulere forholdene i medfør af anlægsloven. I de tilfælde, hvor anlægsaktiviteter under hensyntagen til projekternes økonomi og fremdrift skal udføres, og samtidig indebærer, at den naboretlige tålegrænse, uagtet afværgeforanstaltninger eksempelvis i form af støjisolering, overskrides i væsentlig grad, kan der blive ydet kompensation, jf. forslaget til § 15.

Lovforslaget indeholder endvidere i §§ 18-25 bestemmelser om ledninger og veje. Efter § 18 finder det i § 106, stk. 1 i lov om offentlige veje samt det i § 70, stk. 1 i lov om private fællesveje gældende gæstep princip anvendelse på ledningsarbejder i eller ved siden af vejarealet samt på andre arealer i forbindelse med anlægsprojektet. Transportministeren gives endvidere i medfør af §§ 19-20 bemyndigelse til at træffe forskellige beslutninger om de omhandlede ledninger. Erstatning fastsættes uden anden aftale i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. I samme kapitel i lovforslaget er fastlagt regler for, hvorledes transportministeren kan anlægge nye veje og foretage ændringer i eksisterende veje af betydning for anlægsprojektet. I henhold til lovforslagets § 24 kan transportministeren vederlagsfrit overdrage arealer, bygninger og anlæg til anden offentlig myndighed, når disse ikke er nødvendige for anlægsprojektet. I lovforslagets § 25 bestemmes det, at vejforbindelsen tilhørende kyst til kyst-projektet nævnt i § 1, er en offentlig vej, der administreres efter lov om offentlige veje og at Femern A/S bliver vejmyndighed herfor. Femern A/S kan bemyndige Vejdirektoratet eller en anden under Transportministeriet oprettet styrelse til at udøve de selskabets beføjelser.

I lovforslagets §§ 27-36 er fastsat regler om adkomst og rådighed til visse arealer. Endvidere er der foreslået regler om ekspropriation samt midlertidig adgang til at foretage undersøgelser på udendørs arealer. Lovforslaget indeholder i forhold til de indledende arbejder på kyst til kyst-projektet, nogle endelige, konkrete ekspropriationsbeslutninger. De indgreb, der hjemles ved de endelige, konkrete ekspropriationsbeslutninger er alle helt nødvendige og for projektet tidskritiske indgreb, som ellers vil skulle håndteres efter anlægslovens vedtagelse med væsentlig risiko for forsinkelse af anlægsprocessen. De øvrige ekspropriationer, som skal gennemføres som led i anlægsprojektet, følger helt sædvanlig fremgangsmåde.

Femern A/S ejer Femern Bælt-tunnelen og opkræver betaling for brugen af vej og jernbane i Femern Bælt-tunnelen. Der vil således være tale om brugerbetaling. I Traktaten har Danmark beholdt sig ret til at finansiere kyst til kyst-projektet og de danske landanlæg med afkast fra Femern Bælt-tunnelen. Loven indeholder således bestemmelser af betydning for drift af den faste forbindelse over Femern Bælt, beredskab, takstfastsættelse samt tv-overvågning.

Det foreslås at ophæve de særlige skatteregler for holdingselskabet, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen, der er indsat i lov om Sund og Bælt Holding A/S. Det foreslås endvidere at ophæve de særlige skatteregler for Femern A/S og A/S Femern Landanlæg, der er indsat i lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. Sund og Bælt Holding A/S og dets datterselskaber vil herefter uden undtagelser blive beskattet efter de regler, der gælder for andre aktieselskaber.

## 2. Lovforslagets baggrund

Med indgåelse af regeringsaftalen mellem Sverige og Danmark om etablering af en fast forbindelse over Øresund den 23. marts 1991 erklærede Danmark sig rede til at arbejde for, at en fast forbindelse over Femern Bælt bliver gennemført under forudsætning af, at hensyn til økonomi og miljø tilgodeses.

I maj 1992 tilkendegav den danske og den tyske trafikminister, at de to lande havde til hensigt at indlede undersøgelser vedrørende en fast forbindelse over Femern Bælt. Herefter blev der iværksat en lang række undersøgelser af bl.a. miljøforhold, projektets økonomi, finansiering, samfundsøkonomiske aspekter, dynamiske effekter, vurdering af forskellige tekniske løsninger, sejladsforhold, trafikprognoser mv. Disse undersøgelser ledte frem til, at Danmark og Tyskland den 29. juni 2007 nåede til enighed om et aftalememorandum om, at en mellemstatslig aftale vedrørende anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt skulle undertegnes og ratificeres snarest muligt.

Aftalen blev udmøntet i den folkeretligt bindende traktat mellem Kongeriget Danmark og Forbundsrepublikken Tyskland om en fast forbindelse over Femern Bælt af 3. september 2008, herefter "Traktaten".

Traktaten er i Danmark ratificeret ved lov nr. 285 af 15. april 2009 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, herefter "projekteringsloven". I Tyskland er traktaten ratificeret ved lov, jf. Bundesgesetzblatt Jahrgang 2009 Teil II Nr. 25, ausgegeben zu Bonn am 23. Juli 2009.

Femern A/S blev ved projekteringsloven pålagt at foretage en ligeværdig undersøgelse af en sænketunnel og en skræstagsbro, hvorfor en del af de gennemførte undersøgelser fokuserede på begge muligheder.

I november 2010 indstillede Femern A/S til transportministeren, at en sænketunnel skulle være den foretrukne tekniske løsning for en fast forbindelse over Femern Bælt i det videre projekteringsarbejde. Indstillingen om at vælge sænketunnelen som foretrukket teknisk løsning blev baseret på en samlet vurdering af løsningernes fordele og ulemper på følgende seks parametre: 1) miljø, 2) sejladsikkerhed, 3) sikkerhed og beredskab, 4) tekniske risici, 5) tid og 6) økonomi. Den 20. januar 2011 blev der afholdt borgermøde herom på Lolland, hvor der ikke fremkom nye argumenter for eller imod de to løsningsforslag. I februar 2011 blev der på denne baggrund truffet politisk beslutning om, at en sænketunnel skulle være den foretrukne tekniske løsning. Det endelige valg af teknisk løsning bliver truffet ved vedtagelsen af nærværende lovforslag samt i forbindelse med de tyske myndigheders godkendelse af projektet.

På baggrund af en indstilling fra Femern A/S til transportministeren besluttede den politiske forligskreds bag projektet den 1. juni 2011, at produktionspladsen for tunnelelementer skulle placeres ved Rødbyhavn i Danmark. Af de mulige lokaliteter blev Rødbyhavn vurderet til at være den mest hensigtsmæssige, idet alle tekniske krav til en kommende produktionsplads var opfyldt, alle nødvendige miljødata var indhentet og placeringen nær linjeføringen var medvirkende til at minimere risici og maksimere kontrolmuligheder.

I transportaftalen af 21. marts 2013 om "En ny Storstrømsbro, Holstebromotorvejen mv." mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti, er der truffet beslutning om, at strækningen Ringsted-Rødby udbygges til 200 km/t, og at der bygges en ny dobbeltsporet bro over Masnedssund.

Der er endvidere i denne transportaftale truffet beslutning om at anlægge en ny kombineret vej- og dobbeltsporet jernbanebro (inklusive cykel- og gangsti) over Storstrømmen, som vil bidrage til den fremtidige kapacitet i denne centrale jernbanekorridor til Europa. Det er Vejdirektoratet, der forestår dette projekt, og projektet er ikke omfattet af denne lov.

Med aktstykke 149 af 11. juni 2011 blev der afsat midler til forlods overtagelser og til detailprojektering af jernbanelandanlægget. Detailprojekteringen sker almindeligvis efter, at en anlægslov for projektet er vedtaget. Ved dette aktstykke er detailprojekteringen således fremrykket, så jernbaneanlægget kan ibrugtages samtidig med åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.



Med akstykke af 13. marts 2013 blev der afsat midler til fremrykkede anlægsaktiviteter, der udføres, før anlægsloven for jernbaneanlægget er vedtaget. Aktstykket igangsatte anlægget af broerne over jernbanen på Lolland og Falster, forlængelse af perron 1 på Vordingborg Station, nedrivning af de forlods overtagne bygninger, der er dårligt vedligeholdt, og facadeisolering af de boliger, der vil blive støjpåvirket over Miljøministeriets grænseværdi. Desuden blev der afsat midler til yderligere forlods overtager. Anlæg af broerne på Lolland og Falster, der er nødvendige pga. elektrificeringen, reguleres i lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen (elektrificeringsloven).

### *2.1. Miljøundersøgelser, herunder VVM-redegørelser og høringer*

Artikel 13, stk. 2, i Traktaten, fastslår, at de EU-retlige og nationalretlige krav skal lægges til grund for forberedelsen, opførelsen og driften af den faste forbindelse over Femern Bælt, således at skadelige virkninger på miljø og natur forebygges, og uundgåelige forringelser, især med hensyn til det europæiske Natura 2000 netværk imødegås på en passende måde. Dette udgjorde grundlaget for projekteringsloven.

Ved projekteringsloven blev transportministeren bemyndiget til efter forhandling med miljøministeren at udarbejde VVM-redegørelser for anlægsprojektet, herunder foretage høring og andre nødvendige miljøvurderinger af anlægsprojektet, jf. projekteringslovens § 4.

I overensstemmelse med forarbejderne til projekteringslovens § 4 er Miljøministeriet, relevante myndigheder, selskaber og kommuner blevet inddraget, og VVM-redegørelserne mv. er som forudsat ved vedtagelsen af projekteringsloven udarbejdet under iagttagelse af VVM-direktivet. Det er under hele processen lagt til grund, at projektet skulle forberedes, opføres og drives således, at skadelige virkninger på miljø og natur i videst mulig omfang forebygges, og at uundgåelige betydelige forringelser imødegås i overensstemmelse med gældende ret.

På denne baggrund af der udarbejdet VVM-redegørelser for henholdsvis kyst til kyst-projektet, de danske jernbanelandanlæg og de danske vejlandanlæg. Opgaven med at udarbejde disse VVM-redegørelser blev henlagt til henholdsvis Femern A/S, Banedanmark og Vejdirektoratet.

#### *2.1.1. Kyst til kyst-projektets VVM-redegørelse*

VVM-processen blev delt op i tre faser: 1) idéfase, 2) supplerende idéfase og 3) undersøgelser til brug for udarbejdelse af VVM-redegørelsen.

I idéfasen/VVM-scopingprocessen blev der i 2010 udarbejdet et forslag til miljøundersøgelsesprogram for kyst til kyst-projektet – en såkaldt scopingrapport. Formålet med scopingrapporten var dels at fastlægge rammerne for de undersøgelser af natur- og miljøforhold, der skulle gennemføres i forbindelse med projekteringen af kyst til kyst-projektet, dels at indkalde ideer og forslag til brug for, hvad der skulle være med i VVM-redegørelsen. Scopingrapporten var i offentlig høring i Danmark i perioden 21. juni 2010 - 6. september 2010. Der blev udarbejdet et høringsnotat, hvor de danske høringssvar er kommenteret. En tilsvarende proces fandt sted i Tyskland i henhold til de i Tyskland gældende regler.

Danmark er, ifølge internationale aftaler om beskyttelse af bl.a. havmiljøet i danske farvande, herunder Konventionen om Vurdering af Virkninger på Miljøet i en grænseoverskridende kontekst (Espoo-konventionen) og Helsinki-konventionen (HELCOM) om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet, forpligtet til at give samtlige lande, der er potentielt berørte af projektet, en mulighed for at vurdere dets mulige virkninger. Forslaget til miljøundersøgelsesprogrammet var derfor i samme periode i høring hos relevante tyske myndigheder og høringsberettigede organisationer, ligesom landene omkring Østersøen og Norge blev hørt i henhold til Espoo-konventionen. Tilsvarende gennemførte myndighederne i Tyskland en lignende proces i medfør af de i Tyskland gældende regler.

Den supplerende idéfase blev afholdt på baggrund af et krav om at integrere produktionssted og råstofindvinding i den samlede VVM-redegørelse for kyst til kyst-projektet. Den supplerende idéfase fandt sted fra den 3. oktober til 31. oktober 2011. Der blev udarbejdet et høringsnotat af maj 2012, hvor hørings svarene er kommenteret.

Der blev på baggrund af de gennemførte miljøundersøgelser udarbejdet en VVM-redegørelse. I perioden den 28. juni til 20. september 2013 gennemførte Transportministeriet høring over kyst til kyst-projektets VVM-redegørelse. Der har ligeledes været afholdt et høringsmøde for offentligheden. Transportministeriet modtog 42 hørings svar, som er behandlet i høringsnotat af oktober 2014. Den danske høring af Østersølandene blev gennemført sammen med høringen af den danske VVM-redegørelse og fandt sted i sommeren 2013, hvor høringen skete på grundlag af en særskilt Espoo-rapport, der beskriver de grænseoverskridende påvirkninger af kyst til kyst-projektet. Tilsvarende gennemførte de tyske myndigheder en lignende proces i Tyskland på baggrund af projektansøgningen i medfør af de i Tyskland gældende regler.

Femern A/S har i den efterfølgende proces udarbejdet et VVM-tillæg med tilhørende dokumentation, hvori projektændringer og andre justeringer til VVM-redegørelsen af juni 2013 fremgår. Forud for lovforslagets fremsættelse vil der blive udarbejdet et høringsnotat, som behandler de hørings svar, som VVM-tillægget afstedkommer.

#### *2.1.2. Jernbanelandanlæggets VVM-redegørelse*

VVM-processen for jernbanelandanlægget blev delt op i to faser: en idéfase og en undersøgelsesfase til brug for udarbejdelse af VVM-redegørelsen.

Femern Bælt - danske jernbanelandanlæg var i idéfasehøring fra den 15. september til den 1. november 2009. Idéfasehøringen blev gennemført af Trafikstyrelsen og hørings svar er beskrevet i et høringsnotat, der er offentliggjort i april 2010. Høringsnotatet af idéfasehøringen kan findes på [http://www.femern.info/Upload/Rapporter/2010/Horingsnotat\\_20April\\_2010.pdf](http://www.femern.info/Upload/Rapporter/2010/Horingsnotat_20April_2010.pdf).

På baggrund af de videre undersøgelser og hørings svarene fra idéfasehøringen udgav Banedanmark en høringsudgave af Miljøredegørelsen, bestående af tre hæfter, hvori påvirkningerne af omgivelserne for projektet Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg blev nærmere beskrevet.

Hæfterne blev udgivet 11. februar 2011 og indeholder generelle oplysninger samt beskrivelse af strækningen Ringsted-Holeby. Materialet udgjorde grundlaget for den offentlige høring, som blev gennemført fra den 11. februar til den 1. maj 2011. I høringsperioden blev der afholdt seks borgermøder om projektet.

Hørings svarene, som er indkommet på borgermøder, ved brev eller mail til Banedanmark, repræsenterer en række forskellige tilkendegivelser om projektet. Hørings svarene er refereret, vurderet og kommenteret af Banedanmark i et høringsnotat, som blev offentliggjort i december 2011 og kan findes på Banedanmarks hjemmeside: <http://www.bane.dk/db/filarkiv/12231/H%F8ringsnotat%20Femern%20og%20%D8resund%2C%20endelig.pdf>.

I projektet Femern Bælt – danske jernbanelandanlæg har Banedanmark i høringsperioden i alt registreret 199 hørings svar fra kommuner, borgere, foreninger, virksomheder og andre myndigheder.

Banedanmark har arbejdet videre med projektet, bl.a. på baggrund af forslag og idéer fra høringsperioden. Hvor det har været muligt – inden for projektets lovgivningsmæssige, økonomiske og tekniske rammer - at forbedre anlægget teknisk eller miljømæssigt, eller forbedre forholdene under anlægsarbejdet, er dette indarbejdet i projektet.

Projektet er blevet justeret på en række punkter, og den endelige miljøredegørelse for Femern Bælt - danske jernbanelandanlæg samlet i tre hæfter blev offentliggjort i oktober 2012. Miljøredegørelsen kan ses på Banedanmarks hjemmeside <http://www.bane.dk/visArtikel.asp?artikelID=18373>.

VVM-undersøgelserne har vist, at de miljømæssige konsekvenser for omgivelserne ved gennemførelsen af jernbanelandanlægget især er relateret til støj, vibrationer og naturforhold. Det er således også inden for disse områder, at der i forbindelse med gennemførelsen af jernbanelandanlægget skal foretages afhjælpende foranstaltninger.

Efter udarbejdelse af VVM-redegørelsen har Banedanmark udarbejdet et VVM-tillæg med tilhørende dokumentation, hvor projektændringer og andre justeringer til VVM-redegørelsen af oktober 2012 fremgår. Forud for lovforslagets fremsættelse vil der blive udarbejdet et høringsnotat, som håndterer de høringssvar, som VVM-tillægget afstedkommer.

### *2.1.3. Vejlandanlæggets VVM-redegørelse*

VVM-redegørelsen består af en sammenfattende rapport, en miljøvurdering og en arealanvendelsesanalyse. Der er endvidere udarbejdet baggrundsmateriale om vej-, bro- og afvandingstekniske forhold. Vejdirektoratet har gennemført VVM-undersøgelsen i et samarbejde med Guldborgsund Kommune, Lolland Kommune og Naturstyrelsen.

VVM-redegørelsen blev fremlagt for offentligheden i foråret 2012.

VVM-redegørelsen og høringsnotat med resumé af høringssvar fra myndigheder, foreninger og borgere samt referat af borgermøde kan læses på [www.vd.dk/sydmotorvejen](http://www.vd.dk/sydmotorvejen).

VVM-undersøgelsen blev løbende koordineret med Femern A/S og Banedanmark med henblik på at drøfte grænseflader og håndtering af parallelle problemstillinger. I den forbindelse har Vejdirektoratet og Banedanmark drøftet de vejtekniske konsekvenser ved etablering af en ny station syd for Holeby. På baggrund af dette arbejde kunne det bl.a. konstateres, at en busforbindelse mellem Rødby og den nye station skal krydse Sydmotorvejen ved Lundegårdsvej. Det vil i den forbindelse være nødvendigt at udskifte broen, som fører Lundegårdsvej over Sydmotorvejen, da denne ikke har tilstrækkelig bæreevne.

VVM-undersøgelsen har vist, at åbningen af en fast forbindelse over Femern Bælt med de deraf følgende ændringer i trafikken med større spredning over døgnet og flere tunge køretøjer, vil have en påvirkning af dyrelivet langs motorvejen. De nødvendige miljøtiltag til afværgelse heraf er beskrevet i afsnit 13.3.

## *3. Kyst til kyst-projektets udformning og linjeføring*

### *3.1. Overordnet beskrivelse af kyst til kyst-projektet*

De gennemførte undersøgelser i projekteringsfasen viser, at en sænketunnel er den bedste løsning for kyst til kyst-projektet.

Hovedelementerne i kyst til kyst-projektet er:

- En firesporet motorvej med nødspor i begge retninger og en tosporet elektrificeret jernbaneforbindelse placeret i en 17,6 km lang sænketunnel
- Cut-and-cover-tunneler, der er placeret på henholdsvis dansk og tysk territorium, og som forbinder sænketunnelen med portalbygningerne (0,2 km og 0,4 km)
- Portalbygning ved begge tunnelmundinger
- Vej- og jernbaneramper i tilslutning til tunnelen
- Vej- og jernbane på henholdsvis dansk (5 km) og tysk (3,5 km) territorium, som forbinder tunnelen til den eksisterende motorvej og jernbane i begge lande
- Nye landeområder ud for henholdsvis Lollands og Fehmarns kyster med tilhørende vejanlæg
- Betalingsanlæg på dansk territorium

- Faciliteter til drift og vedligehold, herunder faciliteter til politi- og toldkontrol

Tunnelens designforudsætninger med hensyn til sikkerhed mv. har været følgende: passagertog (200 km/t), godstog (140 km/t) og biler (max 130 km/t).

På dansk territorium vil kyst til kyst-projektet endvidere foranledige bl.a. ændringer i det omgivende vejnet, herunder anlæg af nye lokale veje og cykelstier mv., etablering af transformerstation med op til 32 lynfangsmaster, etablering af ny natur og faunapassager samt etablering af regnvandsbassiner.

Anlæg af motorvejen og jernbanen vil også på Fehmarn kræve omlægning eller ændring af nogle af de lokale veje.

### 3.2. Linjeføringen på Lolland

I forbindelse med fastlæggelse af linjeføringen og placering af produktionsanlæg for kyst til kyst-projektet er den mest hensigtsmæssige projektkorridor først identificeret og valgt, hvorefter den mest hensigtsmæssige og præcise linjeføring er udpeget inden for den valgte projektkorridor. Herefter er placeringen af linjeføringen vurderet i sammenhæng med placeringen af produktionsanlægget.

På baggrund af en miljøfølsomhedsanalyse, anlægstekniske og sikkerhedsmæssige overvejelser er korridoren øst for Rødbyhavn Havn vurderet at være mere hensigtsmæssig end korridoren vest for Rødbyhavn Havn.

Den fremtidige motorvej tilsluttes Sydmotorvejen ca. 5 km nordøst for tunnelmundingen og ca. 300 m syd for Lundegårdsvej. Den aflastede del af den eksisterende motorvej mellem tilslutningspunktet og Rødbyhavn forbindes med den kommende motorvej via et tilslutningsanlæg, som placeres umiddelbart syd for tilslutningspunktet for den kommende motorvej.

Motorvejen føres parallelt med Ottelundevej under en fremtidig brooverføring, der fører trafikken fra den kommende motorvej til den eksisterende vejforbindelse mod Rødbyhavn, således at der er sikret fortsat adgang til bl.a. færgelinjerne fra Rødbyhavn Havn. Motorvejen passerer vest om gården på Ottelundevej 1, hvorefter den fortsætter i en kurve mod øst og efterfølgende i en blød bue mod vest. Efter omkring 3 km passerer betalingsanlægget. Umiddelbart efter betalingsanlægget føres motorvejen og jernbanen under den omlagte Færgevejs brooverføring. Motorvejen fortsætter i en blød bue mod øst og parallelt med Gl. Badevej.

På hele denne strækning anlægges motorvejen tæt på eksisterende terrænniveau. Mellem betalingsanlægget og tunnelmundingen føres motorvejen over en kunstig bakke for at give de kørende et blik ud over Femern Bælt umiddelbart inden nedkørslen til tunnelmundingen. Under nedkørslen føres motorvejen i en blød bue mod øst ind mod jernbanen.

Ved tunnelmundingen er der udført en såkaldt dagslysskærm, som over en strækning på ca. 100 m gør det muligt for de kørende at tilvænne sig de ændrede lysforhold inde i tunnelen ved en gradvis reduktion af dagslyset.

Færgevej føres over motorvejen og jernbanen, hvorefter den tilsluttes Strandholmsvej. Finlandsvej forlænges og tilsluttes Strandholmvej umiddelbart syd for den eksisterende jernbane. Strandholmsvej afbrydes af motorvejen og betalingsanlægget og tilsluttes i stedet til Humlegårdsvej for at skabe et sammenhængende lokalt vejsystem.

Jernbanen tilsluttes den kommende dobbeltsporede jernbane (Ringsted-Femern Banen) ca. 5 km nord for tunnelportalen og ca. 600 m sydvest for krydsningen mellem Ladhavevej og den eksisterende jernbane. Linjeføringen svinger herfra i en kurve mod øst og passerer vest for Humlegårdsvej og øst for Strandholmsvej. Jernbanen passerer også øst for det fremtidige betalingsanlæg og videre forbi den fremtidige transformerstation, som placeres mellem jernbanen, Strandholmsvej og Færgevej. Umiddelbart efter transformerstationen føres jernbanen under Færgevejs brooverføring af motorvej og jernbane. Efter broen fortsætter jernbanen parallelt med Strandholmsvej og passerer vest om gården Strandholm.

På den første del af strækningen fra tilslutningen til Ringsted-Femern Banen ligger banen på en dæmning. På de første knap 500 m ligger den ca. 4 m over terræn, hvorefter den falder jævnt ned mod rampen, der fører jernbanen ned til tunnelmundingen. Selve rampen, der fører jernbanen ned til tunnelen, starter omkring 300 m syd for Strandholm. Rampen udføres med en faldende hældning frem til tunnelmundingen nås.

Tunnelens linjeføring på søterritoriet er retlinet med en svag vestgående kurve, der begynder ca. 4 km før tunnelportalen på den tyske side umiddelbart ud for Fehmarns kyst.

### *3.3. Linjeføring på Fehmarn*

På den tyske side fortsætter motorvejen vest for byen Marienleuchte og øst for Puttgarden parallelt med forbindelsen til færgehavnen. Motorvejen føres under brooverføringen af Marienleuchter Weg efter ca. 1,5 km. Umiddelbart efter etableres belagte områder, hvorpå der placeres faciliteter for fremtidig omdirigering af trafikken og plads til etablering af redningsarealer i tilfælde af en ulykke i tunnelen samt arealer til politi- og toldkontrol. Herefter føres motorvejen over den eksisterende jernbane, inden den føres ned og tilsluttes den udvidede motortrafikvej, som opgraderes af de tyske myndigheder.

På den tyske side har rampen, som er omkring 1.000 m lang, en stigning fra tunnelen op til terrænniveau. Jernbanen fortsætter retlinet og passerer ca. 700 m syd for tunnelmundingen under brooverføringen ved Marienleuchter Weg. Herefter løber den et kort stykke parallelt med den omlagte Marienleuchter Weg, hvorefter den passerer øst for de fremtidige tyske myndighedsbygninger og fortsætter retlinet ca. 1.500 m, afslutningsvis i en blød bue mod øst på den sidste del af strækningen inden den med en svag stigning tilsluttes den eksisterende jernbane.

Den samlede afstand fra tunnelmundingen til tilslutningen til den eksisterende jernbane mellem Lübeck og Puttgarden er ca. 2,8 km.

### *3.4. Landopfyldningen ud for Lolland*

Som en del af kyst til kyst-projektet etableres nye landområder ved Lolland og Fehmarn. Områderne udformes som halvøer afgrænset af en stensætning/kystindfatning og skabt ved opfyldning af havbundssedimenter fra udgravningerne af tunnelrenden, arbejdshavnen og dennes adgangskanal. Der henvises til lovforslagets bilag 2 for illustration af landområdets beliggenhed og udformning ud for Lolland.

Det nye landområde ved Lolland ligger på hver side af færgehavnen ved Rødbyhavn og strækker sig henholdsvis ca. 3,5 km mod vest og ca. 3,7 km mod øst. Halvøerne går ca. 500 m ud i Femern Bælt, og den gennemsnitlige bredde for hele området er ca. 430 m.

Det samlede areal udgør ca. 330 ha. Arealet for landområdet er opgjort som beslaglagt havbundsareal. Arealet er inklusiv vandarealer inden for landområdet.

Der vil indgå en række forskellige landskabselementer i det nye landområde, herunder strande, laguner, nye strandområder, enge og en kystklint.

Området mod vest planlægges udført som et svagt kuperet terræn, der ligner de eksisterende tilgroede kystklitter vest for Rødbyhavn. Højden varierer i området med enkelte toppe tæt ved den vestlige strand og lagunestranden med en højde op til ca. 7 m. Høje områder undgås på arealerne ud for havnen, ud for Lalandia og op mod det eksisterende dige.

Området mod øst fremstår også som et kuperet terræn, men med en blødere karakter end området mod vest. Kystklinten længst mod øst rejser sig gradvist fra det eksisterende dige og ud mod Femern Bælt.

Lolland får to nye sandstrande som en del af det nye landområde vest for Rødbyhavn: Én i den vestlige del af landområdet og én i en halvcirkelformet lagune ud mod havet. Omkring den eksisterende sandstrand ved Rødbyhavn anlægges en indre lagune, der bl.a. kan bruges til rekreative formål og som soppestrand.

Den vestlige strand vil blive etableret tidligt i anlægsfasen. Den indre lagune med soppestranden og lagunestranden forventes at åbne for offentligheden, når anlægsfasen slutter.

Det nye landområde ved Lolland anvendes for en dels vedkommende til de nye naturområder, der vil blive etableret. Vest for Rødbyhavn kommer der et naturområde med strandeng/overdrev og vandhuller. Øst for Rødbyhavn kommer der et naturområde med vådområde, græsningsarealer samt overdrev. Området mod øst afsluttes af en klint af moræneler i ca. 7 m højde, hvor erosion tillades, så der frigives sand til strækningen øst for landområdet.

Dertil kommer etableringen af den ny Strandholm Sø på 8,2 ha med tilhørende 8,2 ha lysåben eng som erstatning for den gamle Strandholm Sø.

### *3.5. Landopfyldningen ud for Fehmarn*

På Fehmarn strækker det nye landområde sig ca. 400 m langs den eksisterende kyst fra færgen mod øst og op til ca. 500 m ud fra eksisterende kyst. Landområdet skal give plads til en ny strand tæt ved Marienleuchte. For at beskytte det nye område mod havets påvirkninger bliver der lavet en stensætning/kystindfatning på den nordlige side. Det nye landområde kan anlægges med græsningsarealer.

### *3.6. Det midlertidige projektområde*

Der er udpeget et område øst for Rødbyhavn, hvor tunnelelementerne skal produceres i et specialbygget produktionsanlæg. Produktionsanlægget er til dels placeret på land og til dels uden for den eksisterende kystlinje. Produktionsområdet indeholder som hovedelementer tunnelementfabrikken, arbejdsplads, oplagspladser og camp.

Oplagspladserne anvendes til midlertidig placering af en del af de opgravede havbundssedimenter samt oplag af mindre bunker af frømet muld fra diget. De opgravede havbundssedimenter vil fungere som midlertidig kystsikringsdige til sikring af det bagvedliggende område. Oplagene vil virke støjafskærmende og vil tjene til midlertidig opbevaring af navnlig opgravede havbundsmaterialer, inden de skal finde endelig anvendelse i kyst til kyst-projektet f.eks. til opfyldning af arbejdspladsen.

Produktionsområdet er dimensioneret til at kunne rumme produktionsanlæg til fremstilling af både standardelementer og specialelementer til sænkertunnelen. Standardelementerne er planlagt produceret på et antal ens produktionslinjer, mens specialelementer kan produceres på en særskilt produktionslinje.

I forbindelse med etablering af produktionsanlægget skal der bl.a. opføres følgende bygninger og anlæg:

- Kontorbygninger
- Parkeringspladser
- Mandskabsfaciliteter
- Haller til præfabrikation af armering
- Haller hvor betonelementerne støbes
- Betonblandeanlæg
- Cementsiloer
- Lagerhaller
- Oplag af tilslagsmaterialer til betonfremstilling
- Elforsyning fra eksisterende transformerstation i Rødbyhavn

Foran støbehallerne er der etableret lave og dybe søsætningsbassiner, hvorfra der er adgang til Femern Bælt gennem flydeporte og adgangskanaler. Foran de ydre søsætningsbassiner skal der etableres moler, der beskytter arbejdshavnen og søsætningsbassinerne mod bølgepåvirkninger. I forbindelse med arbejdshavnen etableres ca. 1.000 m kajstrækning til de skibe, der leverer byggematerialer samt de fartøjer, der anvendes i forbindelse med de marine operationer.

Der er en mulighed for, at specialelementerne ikke produceres på produktionsområdet ved Rødbyhavn. I det tilfælde vil de op til 10 specialelementer sandsynligvis skulle sejles til produktionsområdet ved Rødbyhavn, hvor der vil kunne foregå afsluttende arbejder, før specialelementet sejles ud til tunnelrenden. Det er en mulighed, hvis specialelementerne produceres som kombinerede stål/betonelementer, at alene stålskelettet sejles til produktionsområdet ved Rødbyhavn, hvor det vil kunne fyldes med beton, før det sejles ud til tunnelrenden. Specialelementerne har dimensioner, der gør det muligt, at de produceres i en eksisterende tørdok eller flydedok.

Der er planlagt to midlertidige arbejdshavne – én ved Rødbyhavn og én ved Puttgarden. Arbejdshavnen ved Rødbyhavn indgår som en del af produktionsområdet med tunnelementfabrikken. Hovedparten af byggematerialerne vil blive leveret fra søsiden. Det er planlagt at fjerne arbejdshavnene, når anlægsarbejdet er færdigt. Arbejdshavnen på Lolland vil blive fyldt op, hvorefter arealet vil indgå i det planlagte nye landområde. Arbejdshavnen på Fehmarn etableres i et område, hvor der ikke er behov for uddybning og efterfølgende tilbagefyldning.

I anlægsfasen vil der blive behov for anlæg og opgradering af i alt ca. 5 km asfalteret vej med tilhørende fællessti til tunnelementfabrikken, midlertidige beboelsesfaciliteter samt byggepladsen for portal og ramper.

Der etableres fællesstier langs vejene Gl. Badevej og Færgevej samt adgangsvejene til indkvarteringsfaciliteter og produktionsområde for tunnelementer.

Trafik til og fra byggepladsen ved portalområdet ledes via Gl. Badevej, og som følge heraf planlægges vejen udvidet i bredden fra Færgevej til vendepladsen ved det eksisterende dige. Der etableres en adgangsvej til de midlertidige beboelsesfaciliteter.

Der etableres en adgangsvej til tunnelementfabrikken, som løber i samme tracé som en del af den eksisterende ikke-asfalterede Færgevej.

Den eksisterende Færgevej forlægges i en periode i anlægsfasen i sydlig retning fra krydset Færgevej/Gl. Badevej til krydset Strandholmsvej/Færgevej. Forlægningen sker for at bygge den permanente broforbindelse over den nye motorvej og jernbane.

En del af de veje, der anlægges, er private veje, idet de ikke opfylder betingelserne for at være offentlige veje eller private fællesveje. De private veje er beliggende i områder, der ikke er omfattet af byreglerne, jf. lov om private fællesveje, § 3, stk. 1. De private veje er beliggende på arealer, der er ejet af Femern A/S, eller som forventeligt Femern A/S får rådighed over i anlægsfasen. Vejene er interne færdselsarealer, hvor Femern A/S kan disponere og f.eks. regulere eller forbyde færdslen på vejen.

#### *4. Det danske jernbanelandanlægs udformning og linjeføring*

##### *4.1. Overordnet beskrivelse af jernbanelandanlægget*

Hele strækningen mellem Ringsted og Masnedø og mellem Orehoved og syd for Holeby skal elektrificeres og opgraderes med henblik på, at passagertog kan køre op til 200 km/t. Det medfører en række kurveudretninger af den eksisterende bane, hvoraf den mest omfattende er en forlægning af banen på en 4,4 km lang strækning nord for Glumsø. På hele strækningen etableres det ny signalanlæg ERTMS2 i etaper, som er koordineret med opgraderingen og udbygningen af jernbanelandanlægget. Det medfører, at banen skal forsynes med nye kørestrømsanlæg, og at der for hver ca. 60 meter opsættes ca. syv meter høje master på hver side af banen. Visse steder skal der etableres fordelingsstationer, der leverer strøm til anlægget.

Udbygningen omfatter etablering af et ekstra spor med dertil hørende anlæg på jernbanestrækningerne mellem Vordingborg og Masnedø og mellem Orehoved og syd for Holeby. Herved vil der være dobbeltspor på strækningen mellem Ringsted og syd for Holeby, når en ny Storstrømsbro er bygget.

Der etableres en ny fast dobbeltsporet bro over Masnedø øst for den eksisterende bro og en enkeltsporet klapbro over Guldborgsund syd for og parallelt med den eksisterende Kong Frederik IX's Bro. Da broerne over Masnedø fremover ikke kan åbnes, graves der en 5 m dyb og ca. 1300 m lang sejlrende gennem Masnedø Østflak, hvorved det sikres, at større skibe fortsat kan besejle Stege Havn og Vordingborg Sydhavn.

Der anlægges nye overhalingsspor mellem Ringsted og Glumsø, ved Orehoved og ved Holeby. Ved Ladhavevej, syd for Holeby, etableres overhalingsspor og to perroner. Der etableres perronbro med trapper og elevator og opsættes læskure og cykelparkering. Der etableres adgangsvej og parkeringsplads til busser og biler.

Overkørslen i Eskilstrup på Falster nedlægges, og vejen på begge sider af overkørslen lukkes permanent for trafik på tværs af banen. Der anlægges en ny vejbro over banen syd for den eksisterende overkørsel, og der etableres en ny vej fra Eskilstrup Vestergade/Kløvermarksgade til Søndergade/Eskilstrup Nygade.

På strækningen mellem Ringsted og syd for Holeby skal der ske nedrivning og genopførelse samt ombygning af et større antal vej- og sporbærende broer. Som led i fremrykningen af en række anlægsaktiviteter er der i henhold til lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen (elektrificeringsloven) igangsat en ombygning af 18 vej-bærende broer på Falster og Lolland.

#### *4.1.1. Større opgraderinger*

Hastighedsopgraderingen af banen starter ved udkørslen fra Ringsted Station, og den følger som udgangspunkt den eksisterende jernbane. Grundet hastighedsopgraderingen til 200 km/t er det nødvendigt at rette en række af banens kurver ud ved at flytte sporene til siden. Følgende steder sker der kurveudretninger, hvor sporet flyttes mere end 0,2 m og dermed baneteknisk forudsætter ombygning:

- Tyvelsevej: Sideflytning mod øst på op til en meter over en ca. 100 meter lang strækning
- Nord for Glumsø: Sideflytning mod vest på op til 220 meter over en strækning på 4,5 km
- Syd for Glumsø: Sideflytning mod øst op til 25 meter over en strækning på ca. en km
- Ved Herlufmagle: I den nordlige ende af Herlufmagle flyttes sporet op til to meter mod vest over en strækning på ca. 600 meter
- Nord for Næstved: Udretning af tre kurver ved en sideflytning på mellem to og fem meter mod både øst og vest afhængig af kurveretning
- Syd for Lov: Sideflytning mod vest op til en meter over en strækning på ca. 300 meter
- Ring: Sideflytning op til 25 meter mod øst over en strækning på ca. 1,1 km
- Eskilstrup: Udretning af S-kurve mod hhv. vest og øst, op til ca. 20 meter, gennem og syd for Eskilstrup over en samlet strækning på ca. 1,8 km

#### *4.1.1.1. Et ekstra spor*

Fra syd for Vordingborg Station til Masnedø etableres et nyt spor. Sporet anlægges på østsiden af det eksisterende spor og krydser Masnedø på en ny dobbeltsporet bro, der anlægges øst for den eksisterende klapbro. Anlægget stopper ved stationering 120,6, hvor der er en grænseflade til anlægget af den nye Storstrømsbro. Sporet på den eksisterende klapbro fjernes og klapmekanismen neutraliseres.

Der etableres et nyt spor fra Orehoved, stationering 200,55, svarende til den sydlige grænseflade til projektet for etablering af en ny Storstrømsbro, til syd for Holeby, i projektstationering 253,3, hvor kyst til kyst-projektet starter. Fra Orehoved til umiddelbart syd for Nørre Alslev anlægges det nye spor vest for det eksisterende spor. På resten af strækningen frem til Holeby anlægges det nye spor øst og sydøst for det eksisterende spor.



#### 4.1.1.2. Nye overhalingsspor til godstog

Der etableres et nyt overhalingsspor til minimum 1000 m lange godstog mellem Ringsted og Glumsø, fra Bolhave Skov i nord til Møllebækken ved Glumsø i syd. Overhalingssporet er beliggende i kurveudretningen nord for Glumsø. Denne løsning forudsætter, at der i forbindelse med beslutningen om en niveaufri udfletning enten øst eller vest for Ringsted Station besluttes etableret en overhalingsmulighed. I modsat fald etableres to overhalingsspor ved Møllebækken. Ved Orehoved etableres ligeledes et nyt overhalingsspor til minimum 1000 meter lange godstog. Det medfører, at den sporbærende bro over Gåbense Strandvej skal udvides. Ved Ladhavevej, syd for Holeby, etableres to nye overhalingsspor – et på hver side af hovedsporene – til minimum 1.000 meter lange godstog.

#### 4.1.1.3. Stationer

Sporene på stationerne elektrificeres. Perronerne på Glumsø Station flyttes på grund af kurveudretningen, der tillader gennemkørende tog at passere stationen med 200 km/t. Perronerne udvides ca. 200 meter mod syd og gangbro med elevatorer og læskure mv. flyttes mod syd, mens stationsbygningen med tilhørende faciliteter ikke flyttes.

På Lundby Station foretages en mindre sporombygning, der indebærer en mindre ændring af perronerne.

På Vordingborg Station er perronbroen over spor 1 og 2 for lav til, at der kan etableres kørestrømsanlæg, og den bliver derfor nedlagt. I stedet etableres en ny perronbro med elevatorer syd for stationsbygningen med adgang fra stationspladsen til alle perroner og til Kuskevej på den modsatte side af stationen. I sydenden af stationen skal sporet rettes ud, så der kan etableres en dobbeltsporet strækning over Masnedesund til Masnedø. Det gamle havnespor i Vordingborg sløjfes helt. Det er kun spor, der forhindrer udbygning til dobbeltspor, som fjernes.

Ved Nørre Alslev Station flyttes den vestlige perron mod syd, og begge perroner forlænges og hæves. Der etableres en ny gangbro med trapper og elevatorer mellem de to perroner over sporene.

På Eskilstrup Station forlænges og hæves perronerne. På den vestlige perron nedlægges trappeadgangen til perrontunnelen, mens rampen fra Kirkevej bibeholdes, så det stadig er let at krydse banen med cykler, barnevogne mv. samt for gangbesværede. Umiddelbart nord for perrontunnelen etableres en gangbro over sporene med trapper og elevatorer. Der suppleres med ny cykelparkering ved gangbroen på østsiden.

Ved Ladhavevej, syd for Holeby, etableres en passagervendt station med to overhalingsspor til minimum 1.000 meter lange godstog og to perroner. Der etableres perronbro med trapper og elevator og opsættes læskure og cykelparkering. Der etableres adgangsvej og parkeringsplads til busser og biler.

Syd for Ladhavevej etableres sporadgang til et serviceområde, der skal anvendes til vedligehold mv. af den faste forbindelse over Femern Bælt.

#### 4.1.1.4. Påvirkning af broer og veje

Etableringen af kørestrømsanlæg på hele banestrækningen medfører, at et større antal vej bærende broer over banen, der ikke er høje nok, skal udskiftes. Ombygningen af vej bærende broer er omfattet af lov om elektrificering af jernbanen og ikke af nærværende lov. Endvidere udvides en række sporbærende broer for at gøre plads til et ekstra spor eller som følge af sporudretning.

Broerne ombygges, så det efterfølgende er muligt at køre samme trafik med samme funktionalitet over eller under broen.

Hvis en kommune i tilknytning til projekter nævnt i denne lov, vælger at foretage ændringer, der ikke er indeholdt i statens projekt, afholder den pågældende kommune selv hele udgiften hertil og sørger for det fornødne

plangrundlag. Hvis en kommune ønsker sådanne forslag gennemført i en koordineret proces med statens projekt er det en forudsætning, at dette tidsmæssigt kan gennemføres og ikke medfører forsinkelse af statens projekt. Banedanmark afgør, om det tidsmæssigt vil være muligt at koordinere kommunens forslag med statens projekt. Hvis kommunens forslag medfører øgede udgifter for statens projekt, er det desuden et krav, at kommunen afholder de øgede udgifter.

Der er indgået medfinansieringsaftaler om en række broer med Næstved Kommune, Vordingborg Kommune og Lolland Kommune.

#### *4.1.1.5. Broer over Masnedsund og Guldborgsund*

Der anlægges en ny fast dobbeltsporet bro over Masnedsund øst for den eksisterende bro. Den eksisterende bro fastlåses og sporet fjernes. Broen får samme frihøjde under broen og samme bredde af brosjøler og brofag, som den eksisterende bro.

Når Masnedsundbroen fastlåses, og der i stedet bygges en ny dobbeltsporet bro, vil hovedparten af den nuværende skibstrafik gennem Masnedsund ikke længere kunne passere brostedet. Dette medfører, at der skal etableres en ny sejlrende i Masnedø Østflak mellem Kalve- og Færgestrømmen, hvorved besejlingen af Stege Havn og Vordingborg Sydhavn opretholdes. Sejlrenden udføres med en bredde på 45 meter, en vanddybde på fem meter og med en på længde på ca. 1.300 meter. I Færgestrømmen udformes sejlrenden med hensyntagen til større skibes manøvreve. Der opsættes i denne forbindelse sømærker på land. Sejlrenden overdrages til Vordingborg Kommune i forbindelse med ibrugtagningen.

Der bygges en ny sporbærende klapbro syd for og parallelt med Kong Frederik IX's Bro over Guldborgsund. Broen får samme frihøjde under broen og samme bredde af brosjøler og brofag som den eksisterende bro. Klapbroerne for vej, eksisterende spor og nyt spor vil åbne og lukke synkront. Grundet den fremtidige øgede togkørsel, vil der kun være mulighed for, at standse togene i 10 minutter hver anden time, således, at broen kan åbnes for gennemsejling.

#### *5. De danske vejlandanlægs udformning*

For at kunne etablere en busforbindelse mellem Rødby og den nye station syd for Holeby vil det være nødvendigt at udskifte den bro, som fører Lundegårdsvej over Sydmotorvejen, da denne ikke har tilstrækkelig bæreevne. Den nye overføring bliver en åben 3 fags bro med plads til nødspor og nødrabatter i fuld bredde under broen. Samtidig opgraderes broens tværprofil således, at der i fremtiden vil være 7 m kørebane med 2 m fortov i hver side. Broen forudsættes udført med motorvejen i drift, mens Lundegårdsvej lukkes i hele anlægsperioden.

Åbningen af en fast forbindelse over Femern Bælt med de deraf følgende ændringer i trafikken med større spredning over døgnet og flere tunge køretøjer, vil have en påvirkning af dyrelivet langs motorvejen. For at begrænse og afværge påvirkningen gennemføres en række miljøtiltag på Sydmotorvejen mellem Sakskøbing og Rødby.

Disse tiltag består blandt andet af etablering af 'hop over'-beplantning til flagermus, passage under motorvejen ved Sakskøbing Å, etablering af nyt vandhul, oprensning af eksisterende vandhuller og opsætning af paddehegn. Se nærmere beskrivelse af miljøtiltagene i afsnit 15.3 om miljømæssige konsekvenser.

Vejdirektoratet vurderer, at miljøtiltagene kan gennemføres uden gene for trafikken på Sydmotorvejen.

## 6. Miljømæssige vurderinger

### 6.1. Implementeringsredegørelse

Anlægsprojektet skal overordnet set gennemføres i overensstemmelse med dels bestemmelserne i anlægsloven og dels inden for rammerne af de gennemførte miljømæssige vurderinger, jf. § 7. Da beskrivelsen i lovforslaget – også under hensyn til anlægsprojektets omfang – nødvendigvis må være overordnet, er der i tillæg til anlægslovens bemærkninger og projektbeskrivelsen i VVM-redegørelserne og de efterfølgende VVM-tillæg udarbejdet en implementeringsredegørelse, som indeholder en sammenfattende beskrivelse af det projekt, som Folketinget giver sin tilslutning til, herunder med en samlet stillingtagen til de væsentlige alternative løsninger, som VVM-redegørelsen har præsenteret.

I den samlede implementeringsredegørelse er givet en redegørelse for, hvorledes varetagelsen af naturhensyn og gennemførelse af afværgeforanstaltninger vil ske af hensyn til de relevante naturinteresser, som berøres af anlægsprojektet, herunder bl.a. af hensyn til beskyttede arter og naturtyper samt Natura 2000-områder, jf. lovens § 11. Formålet hermed er at sikre en effektiv og målrettet implementering af disse afværgeforanstaltninger under hensyn til, at dele af den almindelige miljølovgivning ikke finder anvendelse på anlægsprojektet.

Implementeringsredegørelsen har karakter af bemærkninger til lovforslagets §§ 1-2 og 11, som en uddybende anvisning på, hvordan projektet – som Folketinget tilslutter sig – vil blive udmøntet i praksis. Femern A/S og A/S Femern Landanlæg er således forpligtet til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med loven og implementeringsredegørelsen.

Ændringer i implementeringsredegørelsens indhold kan og vil dog i sagens natur blive aktuelt efter lovens vedtagelse. F.eks. kan andre afværgeforanstaltninger end de beskrevne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af de relevante områder og den nærmere udmøntning af projektet. Sådanne ændringer kan træde i stedet for dem, der er beskrevet i VVM-redegørelsen og implementeringsredegørelsen, efter Trafikstyrelsens forudgående tilladelse efter lovforslagets §§ 8 – 9. Der henvises til afsnit 6.2. nedenfor.

### 6.2. Supplerende miljømæssige vurderinger

Med Folketingets vedtagelse af anlægsprojektet i enkeltheder bemyndiges Femern A/S og A/S Femern Landanlæg samtidigt til at gennemføre projektet i overensstemmelse med lovforslagets §§ 1-2 med bilag 1-4, projektbeskrivelsen i lovforslagets afsnit 3-5 og den implementeringsredegørelse, der gælder for udførelsen af arbejdet. Anlægsprojektet vil herefter kunne gennemføres på grundlag af anlægsloven, idet loven fraviger en række af de bestemmelser i den almindelige natur- og miljølovgivning, som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af varige fysiske anlæg, eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse mv., før sådanne anlæg kan etableres, jf. lovforslagets § 12.

Anlægsprojektets virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, det vil sige VVM-redegørelserne med tillæg og vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder, som beskrevet i lovforslagets afsnit 2 og 15.

Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af disse vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. bestemmelsen i § 7. Det påhviler således bygherren (Femern A/S og A/S Femern Landanlæg) at sikre, at anlægsprojektets indvirkninger på miljøet, herunder påvirkninger af Natura 2000-områder, holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger i de nævnte miljømæssige undersøgelser af projektet, og at anlægsprojektet udføres i overensstemmelse med de anvisninger, der følger af implementeringsredegørelsen. Transportministeren fører tilsyn hermed.

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

Det kan i anlægsfasen blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet som følge af f.eks. tilstødte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke er forudset ved projekteringen af anlægget, herunder i implementeringsredegørelsen, og som i forhold til de miljømæssige påvirkninger eventuelt ligger uden for rammerne af de miljømæssige vurderinger i de VVM-redegørelser og -tillæg, der ligger til grund for vedtagelsen af anlægsloven.

Der må i den forbindelse også tages højde for, at anlægsprojektets grænseoverskridende karakter vil kunne nødvendiggøre projektændringer mv. Den tyske godkendelsesproces vil således kunne føre til, at de tyske myndigheder under den fortsatte behandling af projektet vurderer, at der er behov for at foretage justeringer, som har afsmittende betydning på den danske del af anlægsprojektet.

Udbuddet af projektet for den faste forbindelse bliver baseret på en "Design and Build"-model, som indebærer, at de bydende entreprenører skal foreslå den teknisk og økonomisk set mest optimale løsning under overholdelse af de opstillede krav fra bygherren. På denne måde sikres det, at entreprenørens ekspertise inddrages i projektet. Det kan ikke udelukkes, at denne inddragelse vil resultere i foretrukne tekniske løsninger eller arbejdsprocesser, som ligger uden for rammerne af de udførte miljømæssige vurderinger.

Med lovforslagets §§ 7-9 (miljømæssige vurderinger) fastsættes en klar, retlig ramme for den miljømæssige myndighedsbehandling af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet. Reglerne finder alene anvendelse i anlægsfasen, indtil anlægsprojektet i sin helhed er færdigt. Derefter vil anlægget og eventuelle behov for at foretage ændringer eller udvidelser af anlægget være reguleret af de almindelige regler i natur- og miljølovgivningen.

Det forventes ikke, at blive behov for at gennemføre meget omfattende ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som dette er beskrevet i lovforslagets afsnit 3-5 og implementeringsredegørelsen, der gælder for projektets udførelse. Transportministeren vil i tilfælde af projektændringer mv. konkret vurdere, om der - mod forventning - foreligger en situation, som ligger uden for den bemyndigelse, der er givet med anlægslovens §§ 1-2, og som derfor forudsætter en ændring af loven.

De foreslåede regler i §§ 7-9 vedrører alene den miljøretnlige regulering af eventuelle projektændringer mv. og har ikke betydning for delegationsforholdet mellem transportministeren og henholdsvis Femern A/S og A/S Femern Landanlæg, Banedanmark og Vejdirektoratet med hensyn til bygherreopgaverne.

Lovforslagets § 8, stk. 1-2, og § 9, stk. 1-2, fastsætter de overordnede rammer for den miljømæssige behandling af eventuelle projektændringer mv. Det følger af disse regler overordnet, at projektændringer mv., som kan være til skade for miljøet, og/eller som i sig selv, eller i forbindelse med andre planer og projekter, kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen om nødvendigt efter supplerende miljømæssige vurderinger, jf. nedenfor.

Det er hensigten, at disse bestemmelser suppleres med nærmere regler om sagsbehandlingen, som fastsættes af transportministeren efter forhandling med miljøministeren i henhold til bemyndigelserne i lovforslagets § 8, stk. 3, og § 9, stk. 3. Der kan i medfør af § 8, stk. 3, og § 9, stk. 3, bl.a. fastsættes regler om Femern A/S og A/S Femern Landanlægs anmeldelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafikstyrelsen (VVM-myndigheden), gennemførelsen af screeningen og den eventuelle supplerende miljø- og/eller habitatkonsekvensvurdering, herunder om høring af offentligheden og myndigheder, fastsættelse af vilkår for tilladelser og offentliggørelse af afgørelser og af de miljømæssige vurderinger.

Reglerne vil skulle sikre, at eventuelle projektændringer mv. gennemføres under overholdelse af kravene i VVM-direktivet og Natura 2000-direktiverne (habitat og fuglebeskyttelse), og vil for så vidt angår behandlingen af

ændringer og udvidelser af anlægsprojektet erstatte de almindelige regler herom i dansk ret, som gennemfører de nævnte direktiver, jf. nærmere lovforslagets § 8, stk. 4, og § 9, stk. 4.

Med lovforslagets §§ 8 og 9 etableres således en tilladelsesordning (krav om forudgående tilladelse) for de omfattede projektændringer mv. Det følger af VVM-direktivets artikel 2, stk. 1, at bl.a. ændringer eller udvidelser af allerede godkendte projekter skal være undergivet et krav om tilladelse, når de kan være til skade for miljøet. For så vidt angår Natura 2000-reglerne følger det af den materielle beskyttelsesregel i habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at de kompetente myndigheder skal meddele afslag på projektændringer mv., som kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

Der kan fastsættes vilkår for tilladelser efter lovforslagets § 8, stk. 1, og § 9, stk. 1, og der vil i medfør af § 8, stk. 3, og § 9, stk. 3, blive fastsat nærmere regler herom. Det vil navnlig dreje sig om vilkår om, at bygherren skal iværksætte bestemte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe eller neutralisere de skadelige virkninger på miljøet, som kan fremgå af den supplerende miljøkonsekvensvurdering, når en sådan vurdering er tilvejebragt. Der skal endvidere kunne fastsættes vilkår, som varetager hensyn efter de regler i natur- og miljølovgivningen, som er fraveget ved lovforslagets § 12, idet projektændringen mv. i medfør af § 12 kan gennemføres uden en ellers påkrævet tilladelse, godkendelse eller dispensation efter denne lovgivning. Der vil derfor også kunne fastsættes vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen i de tilfælde, hvor der meddeles tilladelse til ændringen mv., uden at der er gennemført supplerende VVM eller en habitatkonsekvensvurdering, fordi screeningen har konkluderet, at der ikke er VVM-pligt eller væsentlig påvirkning af et Natura 2000-område.

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

Det foreslås, at Trafikstyrelsen også tillægges kompetencen til at myndighedsbehandle anmeldte projektændringer mv. i forhold til Natura 2000-reglerne, jf. lovforslagets § 9, stk. 1 og 2, samt den i § 9, stk. 3, indeholdte bemyndigelse til at fastsætte regler om en samordnet og/eller fælles procedure for den supplerende VVM og habitatkonsekvensvurderingen, når en ændring mv. udløser krav om vurderinger efter både VVM- og Natura 2000-reglerne. Disse regler vil gennemføre dele af VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, som ændret ved direktiv 2014/52/EU. Af VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, fremgår bl.a., at for projekter, for hvilke kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører fra både VVM-direktivet og habitatdirektivet, skal medlemsstaterne, hvor det er relevant, sikre, at der fastlægges en samordnet og/eller fælles procedure, der opfylder kravene i begge EU-regelsæt.

Der kan være tilfælde, hvor eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet udløser krav om supplerende konsekvensvurdering efter både § 8 (VVM) og § 9 (Natura 2000), og det må også af administrative grunde anses for hensigtsmæssigt, at kompetencen til at foretage de miljømæssige vurderinger efter henholdsvis VVM- og habitatreglerne placeres i den samme myndighed. Der henvises herom til lovforslagets § 45 og bemærkningerne hertil.

Myndighedsbehandlingen indledes med, og forudsætter, en anmeldelse fra Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg. Trafikstyrelsen vurderer på grundlag af anmeldelsen og eventuelle yderligere oplysninger, som er indhentet, om de miljømæssige virkninger af det anmeldte anlægsarbejde ligger inden for rammerne af de udførte vurderinger af anlægsprojektets virkninger på miljøet, jf. herved § 7, og er i overensstemmelse med implementeringsredegørelsen. I givet fald kan det anmeldte arbejde tillades påbegyndt uden yderligere

sagsbehandling efter reglerne i §§ 8-9. Hvis det ikke er tilfældet, skal Trafikstyrelsen ved en såkaldt screening vurdere, om der skal gennemføres supplerende VVM og/eller udarbejdes en habitatkonsekvensvurdering. Såfremt der skal udarbejdes supplerende vurderinger, gennemføres disse procedurer efter bestemmelserne i § 8, stk. 2, henholdsvis § 9, stk. 2, og reglerne fastsat i medfør af § 8, stk. 3, og § 9, stk. 3.

Der foreslås endvidere bestemmelser om, at Trafikstyrelsens afgørelser ikke skal kunne påklages til anden administrativ myndighed, jf. lovforslagets § 8, stk. 5, og § 9, stk. 6, idet klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse.

### *6.3. Anlægslovens forhold til natur- og miljølovgivning*

#### *6.3.1. Varetagelse af naturhensyn gennem anlægsloven og regulering af klageadgang*

Som det fremgår af afsnit 18.1 skal anlægsprojektet vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag, for at bygherren kan udføre de nødvendige fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Femern A/S og A/S Femern Landanlægs bemyndigelse til at gennemføre anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2 indebærer således, at selskaberne kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet, herunder foretage ændringer af tilstanden på arealerne, etablere de varige anlæg og installationer og gennemføre de nødvendige afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser, implementeringsredegørelsen og inden for rammerne af de udførte miljømæssige undersøgelser, jf. forslaget til § 13.

De indgreb, som Femern A/S og A/S Femern Landanlæg bemyndiges til at foretage efter anlægsloven, kan normalt efter de almindelige regler i natur- og miljølovgivningen kræve en forudgående tilladelse, godkendelse og dispensation, eller natur- og miljølovgivningen kan indeholde bestemmelser, som ville hindre gennemførelsen af projektet. Hensigten er imidlertid - i lighed med, hvad der normalt er praksis ved anlægslove - at indgrebene skal kunne foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation, og uden hensyn til sådanne forbud og begrænsninger.

For at skabe klarhed om, at anlægsloven således udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, opførelse af de varige installationer mv. og for udførelse af afværgeforanstaltninger efter § 11 foreslås det i § 12, at en række konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven, naturbeskyttelsesloven, artsfredningsbekendtgørelsen, skovloven, vandløbsloven, museumsloven, råstofloven og kystbeskyttelsesloven fraviges med anlægsloven.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning er ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og natur- og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af Femern A/S og A/S Femern Landanlæg i anlægsprojektet efter reglerne i anlægsloven. Anlægsprojektet skal gennemføres efter anlægslovens bestemmelser, i overensstemmelse med bemærkningerne til lovforslaget og implementeringsredegørelsen. I implementeringsredegørelsen for projektet er beskrevet, hvordan de involverede arbejder vil blive udført, således at de hensyn, som varetages af de ovennævnte regler, også varetages i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet.

Anlægsprojektet skal endvidere gennemføres inden for rammerne af disse vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. afsnit 6.2 i de almindelige bemærkninger og bemærkningerne til lovforslagets § 7. Påvirkningen, som følge af de natur- og miljømæssige og landskabsmæssige virkninger af de fysiske arbejder og indgreb, som anlægsloven indebærer, er indgående beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, herunder i den udarbejdede VVM-redegørelse og vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder.

Særligt i forhold til naturhensyn bemærkes, at der i VVM-redegørelsen og implementeringsredegørelsen også vil være beskrevet en række konkrete afværgeforanstaltninger, som iværksættes i nødvendigt omfang for at sikre hensynet til naturområder og fugle og andre dyrearter, herunder disses raste- og yngleområder. Det foreslås på den

baggrund i § 11, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til yngle- og rasteområder for arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse som følge af anlægsprojektet. De udfører endvidere afværgeforanstaltninger for at modvirke, at fugle eller arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden og af hensyn til fugles æg og reder. Selskaberne udfører endelig afværgeforanstaltninger af hensyn til naturbeskyttelsen i øvrigt. Der henvises herom til afsnit 15.5.3.1 i de almindelige bemærkninger.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger, de forudsatte afværgeforanstaltninger og den i implementeringsredegørelsen forudsatte etablering af erstatningsbiotoper mv. er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og naturbeskyttelseslovens § 29 a og til § 6 a, stk. 1 og 2, § 7 i lov om jagt og vildtforvaltning og artsfredningsbekendtgørelsen, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektivets art. 5 og habitatdirektivets art. 12. Der henvises til forslaget til § 12 og bemærkningerne hertil.

Femern A/S og A/S Femern Landanlæg har som nævnt ved udførelsen af projektet ansvaret for at sikre overholdelse af anlægsloven og de rammer for projektet, der fremgår af de miljømæssige vurderinger, samt retningslinjer, der følger af implementeringsredegørelsen. Transportministeren fører efter anlægsloven tilsyn hermed. Transportministeren kan efter den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 3, give selskaber, der direkte eller indirekte ejes fuldt ud af Sund & Bælt Holding A/S, generelle og specielle instrukser om spørgsmål af væsentlig betydning for udøvelsen af deres virksomhed.

Den øvrige natur- og miljølovgivning gælder fortsat for projektet, i det omfang disse love og bestemmelser ikke udtrykkeligt er fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov. Det gælder bestemmelser om anlægsarbejdernes udførelse i byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse og råstofloven samt regler udstedt i medfør af disse love.

Det forhold, at den almindelige lovgivning fortsat gælder for anlægsprojektet i vidt omfang, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser mv. samt i givet fald tilsynsafgørelser (påbud, forbud mv.) over for Femern A/S, A/S Femern Landanlæg, Banedanmark og Vejdirektoratet samt deres entreprenører. Disse afgørelser kan have potentielt vidtrækkende betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift. Efter lovgivningen vil de pågældende afgørelser endvidere kunne påklages til bl.a. Natur- og Miljøklagenævnet, og en sådan klage vil i nogle tilfælde have eller kunne tillægges opsættende virkning for projektet. Klagesager kan derfor indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse.

Det foreslås derfor i § 13, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse og lov om råstoffer samt regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Samtidig gives der mulighed for, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg kan indbringe kommunalbestyrelsernes afgørelser for transportministeren, hvis Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg er uenig i den trufne afgørelse, jf. forslaget til § 13, stk. 2. Transportministeren vil – som øverste ansvarlig for anlægsprojektet – have en konkret viden om rammerne for projektet, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager. Endvidere foreslås det af samme grund, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet, jf. § 13, stk. 3.

Bestemmelsen vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder mv. til brug for selve anlægsprojektet. Når anlæggene er opført, og projektet afsluttet, finder bestemmelsen ikke anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for afgørelser efter de nævnte bestemmelser. Forslaget ændrer endvidere ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de nævnte love. Der ændres således ikke på de krav, som en ansøgning skal indeholde, og de krav, der skal opfyldes, førend de pågældende arbejder kan foretages, samt de vilkår, som stilles i tilladelse. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, kan hensynet til anlægsprojektet indgå med betydelig vægt. Dette kriterium vil

transportministeren i givet fald også kunne lægge stor vægt på ved behandling af klagesager eller sager, hvor ministeren har overtaget kompetencen.

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

Der henvises i øvrigt til forslaget til § 13 og bemærkningerne hertil.

### *6.3.2. Adgang til at regulere visse forureninger og gener fra anlægsprojektet*

Gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2 vil give anledning til en lang række aktiviteter, som vil være omfattet af miljøbeskyttelsesloven. Det drejer sig bl.a. om produktionen af tunnelelementer på tunnelelementfabrikken, betonproduktionsanlægget ved portalbygværk og ramper, støvpåvirkning fra oplag af bl.a. havbundssedimenter, støjpåvirkning fra land-opfyldningen, anlægsprojektets affaldsfrembringelse mv. Dertil kommer, at navnlig anlæggelsen af landanlægget omfattet af § 2 kan give anledning til betydelige vibrationer, støj og støv i forbindelse med oplag og rensning af skærver. Disse aktiviteter er som udgangspunkt undergivet kommunernes kompetence efter miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf. Det er fortsat udgangspunktet, at miljøbeskyttelsesloven skal finde anvendelse på projektet.

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

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

Lovforslagets § 14 indebærer, at transportministeren får mulighed for efter en konkret vurdering at fastsætte regler om den forurening og de gener, som måtte opstå som følge af arbejder forbundet med gennemførelse af anlægsprojektet. I sådanne tilfælde finder miljøbeskyttelseslovens regler og regler udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet efter disse ikke anvendelse på projektet. Transportministeren vil i stedet regulere forholdene i medfør af anlægsloven. I de tilfælde, hvor anlægsaktiviteter under hensyntagen til projekternes økonomi og fremdrift skal udføres, og samtidig indebærer, at de naboretlige tålegrænser, uagtet afværgeforanstaltninger, overskrides i væsentlig grad, vil der blive ydet kompensation, jf. forslaget til § 15.

Bestemmelsen kan navnlig være aktuel i navnlig to henseender. Miljøbeskyttelseslovens § 42 indeholder for det første en generel adgang for de kommunale myndigheder til, efter en konkret vurdering, at vedtage et påbud om, at forurening, herunder støj eller støv, skal nedbringes. For det andet skal tunnelelementfabrikken og betonproduktionsanlægget ved portalbygværk og ramper, der etableres som led i kyst til kyst projektet, have en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 og godkendelsesbekendtgørelsen. Driften af arbejdshavnen vil teknisk og forureningsmæssigt være forbundet med tunnelelementfabrikken, og den vil derfor efter omstændighederne ligeledes skulle være omfattet af fabrikkens miljøgodkendelse. Der skal i miljøgodkendelserne fastsættes de nødvendige vilkår for at sikre, at aktiviteten ikke medfører unødige påvirkninger af omgivelserne. For listepunkt B 202 gælder, at godkendelsesmyndigheden skal tage udgangspunkt i



standardvilkår, idet godkendelsesmyndigheden dog i hvert enkelt tilfælde skal foretage en konkret vurdering af relevansen af standardvilkåret. Det forventes, at der vil være behov for at fravige nogle standardvilkår.

Med transportministerens udstedelse af regler efter forslaget til § 14, stk. 1, vil det være muligt at ændre den regulering af forureningen og generne fra anlægsprojektet, der måtte blive fastsat på disse måder, jf. § 14, stk. 2.

Transportministerens adgang til at regulere den maksimalt tilladte forurening og gener fra anlægsprojektet efter § 14 tænkes udmøntet i grænseværdier, som fastsættes generelt i en forskrift på linje med den ordning, der gælder i dag efter miljøaktivitetsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 639 af 13. juni 2012 om miljøregulering af visse aktiviteter), men således at reglerne er specifikt rettet mod anlægsprojektet. Grænseværdierne vil i udgangspunktet blive udtrykt ud fra den metodik, der følger af de almindelige regler.

Grænseværdierne for anlægsprojektet vil så vidt muligt basere sig på kendte vejledende maksimale grænseværdier fra bl.a. Miljøstyrelsen, men bestemmelsen åbner op for, at der kan gives adgang til fravigelser, f.eks. således at der i forhold til støj kan arbejdes med udvidet arbejdstid. Hvor en evt. lokal forskrift eller et påbud eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, gør den foreslåede bestemmelse det muligt, at anlægsarbejdet ved transportministerens afgørelse eller regeludstedelse kan prioriteres højere end hensynet til de lokale interesser, som normalt vil blive varetaget i medfør af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf. Dette kan indebære, at principperne i miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser og den dertil knyttede retspraksis ved transportministerens udnyttelse af hjemlen i lovforslagets § 14 fraviges eller tillægges mindre vægt til fordel for disse hensyn. Transportministeren hører i relevant omfang Sundhedsstyrelsen og miljøministeren samt offentligheden, inden der udstedes regler efter den foreslåede bestemmelse.

Den forurening og de gener, der åbnes op for fra anlægsprojektet, skal i udgangspunktet ligge inden for det, der er vurderet i den eksisterende miljøvurdering af anlægsprojektet, jf. § 7, medmindre der tillades en projektændring efter reglerne i §§ 8 og 9.

Bestemmelsen i § 14, stk. 2, indebærer, at, i det omfang transportministeren udsteder regler, overgår byggepladserne til at være reguleret af disse regler. Miljøbeskyttelsesloven og regler samt afgørelser, dvs. påbud, forbud og dispensationer, udstedt i medfør heraf finder ikke længere anvendelse på de omfattede forureninger og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt af transportministeren. Det kan som nævnt bl.a. betyde, at vilkår i en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 ikke finder anvendelse, hvis det, der er genstand for vilkåret, er reguleret i regler udstedt efter forslaget til § 14, stk. 1.

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

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

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 14 nedenfor.

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

Kompensationsordningen vil være et tilbud til naboerne. Transportministeren kan omvendt fastsætte i reglerne, at kompensation efter lovforslagets regler kun kan modtages, hvis beboeren frivilligt går med til at opsig

eventuelle eksisterende aftaler aftale. De fastsatte regler efter § 14 påvirker i øvrigt ikke anvendelse af de almindelige erstatningsretlige regler for forhold, der ikke er omfattet af de fastsatte regler.

I praksis vil en kompensationsordning skulle administreres sådan, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg vil skulle orientere de relevante naboer om miljøreglerne fastsat i medfør af den foreslåede § 14 og om den tilknyttede kompensationsordning efter § 15. Der foretages endvidere i relevant omfang offentlig annoncering af kompensationsordningen på hjemmesider e.l. Orientering til dem, der vurderes at være berettiget til kompensation, sker ved individuelle henvendelser. Det er Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg, der fremsender de konkrete tilbud om kompensation til beboeren efter nærmere regler. Derudover vil der blive fastsat regler om afgivelse af oplysninger, herunder med henblik på udbetaling. Det er tanken, at kompensationen udbetales på baggrund af tilbuddet, hvis det er udtrykkeligt eller stiltiende accepteret af beboeren. Der er ikke tale om en bindende aftale i gængs forstand, idet det fortsat er transportministerens regler fastsat efter den foreslåede § 15, der afgør – og som er grundlaget for – den kompensation, som beboeren er berettiget til.

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

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

Selv om en sag oversendes til Ekspropriationskommissionen, er det hensigten, at Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg fortsat udbetaler kompensation i overensstemmelse med tilbuddet eller aftalen, indtil kommissionens afgørelse foreligger. Ekspropriationskommissionen skal behandle sagen efter denne lov og de regler om kompensation, som transportministeren forventes at udstede efter den foreslåede § 15, stk. 1 og 2. Ekspropriationskommissionen er ikke bundet af tilbuddet til naboerne eller en indgået aftale og foretager en bedømmelse ud fra de faktiske omstændigheder og reglerne udstedt af transportministeren.

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

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

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

Den foreslåede genhusningsordning vil i det hele træde i stedet for de potentielt tvangsmæssige regler om genhusning efter kondemnering af sundheds- og brandfarlige boliger eller opholdsrum mv. efter byfornyelsesloven, jf. kapitel 9, og §§ 105 og 107. Forslaget til § 15, stk. 6, indebærer således, at byfornyelseslovens

kapitel 9 ikke finder anvendelse for så vidt angår støj fra anlægsprojektet. Det betyder bl.a., at kommunalbestyrelserne ikke har pligt til at føre tilsyn med ejendommene på grund af forurening og gener fra byggeriet, jf. byfornyelseslovens § 75, ligesom kommunalbestyrelsen ikke kan nedlægge forbud mod beboelse (kondemnering), jf. byfornyelseslovens § 76. Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyelseslovens regler i øvrigt, og loven finder fortsat anvendelse f.eks. ved brandfare.

Lovforslagets § 15, stk. 2 indebærer endvidere, at transportministeren kan fastsætte regler om ejeres adgang til at kræve deres bolig overtaget af Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg, i forbindelse med at der åbnes op for forurening og gener fra anlægsprojektet efter § 14. Transportministeren kan bl.a. fastsætte regler om, at ejeren af en beboelsejendom, herunder en ejer- eller andelslejlighed, der er udsat for en given forurening eller gene, kan anmode Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg om at købe boligen til markedsprisen.

Fremgangsmåden vil blive nærmere fastsat i reglerne udstedt af transportministeren efter forslaget til § 15, stk. 2, men forventes at være den, at Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg efter anmodning fra ejeren indhenter en skriftlig vurdering af ejendommens værdi i handel og vandel (markedspris) fra en uafhængig, statsautoriseret ejendomsmægler og valuar. Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg fremsætter herefter et tilbud om overtagelse af ejendommen til ejeren bilagt vurderingen. Hvis ejeren ikke kan acceptere værdiansættelsen, kan vedkommende forlange sagen indbragt for Ekspropriationskommissionen. Ønsker ejeren i sidste ende ikke at få overtaget sin bolig på baggrund af prisfastsættelsen, er ejeren ikke forpligtet hertil.

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

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 15, stk. 1-4, og bemærkningerne hertil.

### *6.3.3. Særligt om havbundsmaterialer mv.*

Som led i anlægsprojektet skal havbunden i flere områder uddybes, og der skal som led heri udgraves og uddybes, oplagres og anvendes havbundsmaterialer (sedimenter) i anlægsprojektet.

I den faste forbindelse over Femern Bælt, jf. § 1, stk. 2, drejer det sig om havbundsmaterialer, som opgraves ved sænketunnelen, dvs. ved tunnelportalen og cut-and-cover-tunnelen ved Rødbyhavn, i tunnelrenden og i og omkring arbejdshavnen ved Rødbyhavn. I forbindelse med denne del af anlægsprojektet skal der flyttes ca. 19 mio. m<sup>3</sup> havbundssedimenter. Det vurderes, at der skal opgraves ca. 8 mio. m<sup>3</sup> sedimenter på tysk område og 11 mio. m<sup>3</sup> sedimenter på dansk område. Det forventes, at der anvendes ca. 2 mio. m<sup>3</sup> sedimenter i anlægsprojektet på tysk område og ca. 17 mio. m<sup>3</sup> sedimenter i anlægsprojektet på dansk område.

Disse opgravede materialer vil primært blive anvendt til opfyldning af de nye landområder syd for Lolland og ved Fehmarn. Som en del af kyst til kyst-projektet etableres der således nye landområder ved Lolland og Fehmarn. Områderne udformes som halvøer afgrænset af en stensætning eller kystindfatning og skabt ved opfyldning af havbundssedimenter fra udgravningerne af tunnelrenden, arbejdshavnen og dennes adgangskanal. Det nye landområde ved Lolland ligger på hver side af færgen ved Rødbyhavn og strækker sig henholdsvis ca. 3,5 km mod vest og ca. 3,7 km mod øst. Halvøerne går ca. 500 m ud i Femern Bælt, og den gennemsnitlige bredde for hele området er ca. 430 m. Der henvises til lovforslagets bilag 2.

Herudover vil havbundssedimenter blive oplagret i det midlertidige projektområde, hvor de vil skulle fungere som midlertidig kystsikringsdige til sikring af det bagvedliggende område. Oplagene vil endvidere virke støjafskærmende og vil tjene til midlertidig opbevaring af havbundsmaterialerne, inden de skal finde endelig anvendelse i kyst til kyst-projektet, f.eks. til opfyldning af arbejdshavnen. Endelig vil dele af havbundsmaterialerne blive anvendt til etablering af ramper og tilbagefyldning omkring konstruktioner.

Ved etableringen af det danske landanlæg, jf. § 2 – navnlig jernbanelandanlægget – vil der blive tale om udgravning af materiale fra den nye sejlrende i Masnedø Østflak (225.000 m<sup>3</sup>) og byggeriet af broerne i Masnedund og Guldborgsund (31.000 m<sup>3</sup>). Hertil kommer mindre mængder opgravet materiale i forbindelse med funderingen af broer på de to broer (ca. 5.000 m<sup>3</sup>). Disse sedimenter klappes.

Anvendelsen af havbundsmaterialerne, navnlig til landopfyldning og opfyldning af arbejdshavnen mv., vil være en væsentlig forudsætning for at kunne gennemføre anlægsprojektet.

Opgravet havbundsmateriale kan være omfattet af affaldsdefinitionen, jf. artikel 3, stk. 1, nr. 1 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF om affald (affaldsdirektivet) og § 2, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 1309 af 18. december 2012 om affald (affaldsbekendtgørelsen). Det er kommunalbestyrelsen, der i medfør af affaldsbekendtgørelsens § 4, stk. 1, afgør, om et stof eller en genstand er affald.

I forhold til det havbundsmateriale, som opgraves ved tunnelportalen og cut-and-cover-tunnelen ved Rødbyhavn, i tunnelrenden og i og omkring arbejdshavnen ved Rødbyhavn, er det Miljøstyrelsens vurdering, at kun omkring 5 % af materialet (hovedsagelig tørv og gytje med ringe geotekniske egenskaber) vil være affald. Langt hovedparten af det opgravede materiale (ca. 95 %), som fortrinsvis forventes at bestå af sand og ler med gode tekniske egenskaber, der bevirker, at det kan anvendes i f.eks. anlæg på land, vurderes derimod ikke at være affald, men et biprodukt, jf. affaldsdirektivets artikel 5 og affaldsbekendtgørelsens § 2, stk. 2.

De ca. 5 % af materialet, som vurderes at være affald, skal anvendes til landopfyldning ved områderne ved Lolland og Femern. Denne anvendelse betyder, at materialet dermed er undtaget fra affaldsdirektivets anvendelsesområde, jf. direktivets artikel 2, stk. 3. Heraf fremgår, at direktivet ikke omfatter sedimenter, der flyttes inden for overfladevand med henblik på bl.a. landindvinding, hvis det bevises, at sedimenterne er ikke-farlige. Bestemmelsen i affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3, er imidlertid ikke gennemført i dansk ret.

Det foreslås derfor i § 16, at affaldsreglerne i kapitel 6 i lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf ikke finder anvendelse på havbundsmaterialer, som flyttes inden for overfladevand med henblik på landindvinding, når materialerne ikke er farlige. Det forhold, at materialerne under disse omstændigheder ikke udgør affald, bevirker, at der f.eks. heller ikke kan blive tale om, at anvendelsen af materialerne kræver miljøgodkendelse efter kapitel 5 mv.

Bestemmelsen gælder kun ufarlige havbundsmaterialer. Farligt affald er defineret i affaldsdirektivets artikel 3, nr. 2, og affaldsbekendtgørelsens § 3, nr. 22. Transportministeren kan efter § 16, stk. 2, fastsætte nærmere regler om, hvad der udgør ufarlige havbundsmaterialer.

I det omfang havbundsmaterialet ikke er omfattet af forslaget til § 16, vil materialet skulle behandles efter de almindelige regler. Det betyder bl.a., at dele af materialet er omfattet af affaldsreglerne, og at der efter omstændighederne kan være krav om en miljøgodkendelse til oplagring eller deponering af materialet. Der kan endvidere efter havmiljøloven og klapbekendtgørelsen være krav om tilladelse til klappning.

Efter reglerne i miljøbeskyttelseslovens §§ 19 og 27 kan landopfyldningen samt anvendelsen af havbundsmaterialerne endvidere kræve tilladelse, hvis de indeholder forurenende stoffer. Efter miljøbeskyttelseslovens § 19 må stoffer, produkter og materialer, der kan forurene grundvand, jord og undergrund, ikke uden tilladelse nedgraves i jorden, udledes eller oplægges på jorden eller afledes til undergrunden. Efter miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 1, må stoffer, der kan forurene vandet, ikke tilføres vandløb, søer eller havet, ligesom sådanne stoffer ikke må oplægges således, at der er fare for, at vandet forurenes. Det følger endvidere af

denne lovs § 27, stk. 2, at stoffer, der er aflejrede i havet, ikke uden tilladelse må påvirkes, så de kan forurene vandet.

De foreliggende miljømæssige undersøgelser viser, at de havbundsmaterialer, der fremkommer ved udførelsen af arbejderne i anlægsprojektet, ikke vil være forurenede, og det vurderes derfor, at der normalt ikke vil være krav om tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens §§ 19 og 27 til henholdsvis landopfyldning og anvendelse på land. Hvis enkelte dele af havbundsmaterialerne alligevel viser sig at være forurenede, finder miljøbeskyttelseslovens §§ 19 og 27 samt efter omstændighederne jordforureningslovens anvendelse. For afgørelser truffet efter miljøbeskyttelseslovens §§ 19, stk. 1, og 27, stk. 2 og 3, finder forslaget til § 13 (afskæring af klageadgang) anvendelse.

Endelig kan nyttiggørelse af havbundsmaterialer kræve tilladelse efter råstoflovens kapitel 4. De havbundsmaterialer, der fremkommer ved etablering af sænketunnelen og arbejdshavnen, jf. § 1, stk. 2, nr. 1., kræver dog efter forslaget til § 12, stk. 3, ikke tilladelse efter råstoflovens kapitel 4. Denne bestemmelse gælder dog kun for nyttiggørelse af havbundsmaterialer, der fremkommer ved de nævnte arbejder på sænketunnelen eller arbejdshavnen.

Anden råstofindvinding uden for projektområdet vil kræve en normal tilladelse efter bl.a. råstofloven. Indvinding af sand og grus til brug for projektet vil som udgangspunkt ske i de bygherreområder, som ved bekendtgørelse nr. 136 af 16. februar 2012 er reserveret med henblik på råstofindvinding (Kriegers Flak og Rønne Banke) og hvor Femern A/S forventes at indvinde råstoffer efter tilladelse fra miljøministeren (Naturstyrelsen).

Det er således ikke hensigten, at der skal indvindes råstoffer i de områder, som i medfør af råstofloven er udpeget som fællesområde. Indvinding i fællesområde bør alene ske, hvis der opstår behov for særlige kvaliteter af råstoffer, som ikke findes i bygherreområderne. I givet fald skal indvindingen ske i så begrænset omfang som muligt. Femern A/S tager kontakt til de relevante myndigheder med henblik herpå, hvis det bliver aktuelt at indvinde fra fællesområderne.

## *7. Trafikale konsekvenser*

Femern Bælt ligger på den nord-syd gående akse, der forbinder Skandinavien med Kontinentaleuropa. Femern Bælt-forbindelsen spiller derfor en nøglerolle i en effektiv udbygning af de europæiske vej- og jernbaneforbindelser. Samtidig er forbindelsen en del af det transeuropæiske netværk TEN-T, som fastlægger de vigtige hovedkorridorer gennem Europa.

Det forventes, at både persontrafik og godsmængder fortsat vil stige i de kommende årtier. Det skyldes blandt andet, at økonomisk vækst, øget international handel samt øget mobilitet i samfundet forventes at øge trafikken på det danske og internationale jernbane- og vejnet. Togtrafikken mellem Skandinavien og kontinentet forventes således også at stige.

Femern Bælt-projektet vil medføre langt mere fleksible transportmuligheder og give væsentlige tidsbesparelser både for personer og gods, ikke mindst på jernbanen. Et af hovedformålene med projektet er netop at styrke jernbanen, herunder godstransport på skinner. Der er blevet udarbejdet en opdateret trafikprognose for en fast forbindelse over Femern Bælt af november 2014. Det fremgår af trafikprognosen, at der i 2025 forventes at køre 36 persontog og 65 godstog pr. døgn i alt for begge retninger over den faste forbindelse over Femern Bælt. I 2035 forventes i alt 40 persontog og 74 godstog at benytte Femern Bælt-forbindelsen pr. døgn.

Med en udrulningsplan for udbygning og opgradering af jernbanen, der er samordnet med elektrificerings- og signalprogrammet, er det muligt at åbne strækningen mellem Ringsted og syd for Holeby hastighedsopgraderet og med dobbeltspor i efteråret 2019 inklusive det nye signalanlæg hele vejen mellem Ringsted og Holeby over den eksisterende Storstrømsbro. Strækningen mellem Ringsted og Næstved vil være elektrificeret i 2019. Ved udgangen af 2021 elektrificeres resten af strækningen og den ny Storstrømsbro bliver ibrugtaget med det ny signalanlæg og elektrificering samme år.

Etablering af dobbeltspor mellem Vordingborg og landfæstet ved Femern Bælt giver først og fremmest mulighed for at forøge antallet af tog mellem Danmark og Tyskland. Samtidig betyder jernbaneanlæggene, at betingelserne for godstogstrafik på strækningen mellem Ringsted og Holeby bliver væsentligt forbedret. Nye overhalingsspor til 1000 meter lange godstog giver langt bedre muligheder for at lade persontog overhale godstog og dermed genskabe rettidigheden (normal drift) efter større uregelmæssigheder i togdriften.

Ved uregelmæssigheder i togdriften tænkes her på situationer, hvor tog forsinkes som følge af fejl ved baneanlægget, f.eks. signal-, kørelednings- og sporfejl, fejl ved toget eller udefrakommende forhold så som personpåkørsler, vejrlig eller andet.

Jernbaneanlæggene vil således i stor udstrækning have effekt på godstogstrafikken i samspil med passagertrafikken. Elektrificeringen af strækningen mellem Ringsted og Holeby vil også have den effekt, at de enkelte jernbanevirksomheder i større udstrækning vil kunne anvende deres tog mere smidigt på øvrige elektrificerede strækninger i Danmark og Nordeuropa.

Udbygningen af jernbaneanlæggene mellem Ringsted og syd for Holeby betyder således en markant forbedring for såvel person- som godstog. Der bliver flere togafgange mellem Danmark og Tyskland og mellem København og Nykøbing F. Rejsetiden bliver kortere både mellem Tyskland og Danmark og mellem hovedstadsområdet og byerne på Sydsjælland, Lolland og Falster.

Samlet set vil disse projekter give nye muligheder for hele regionen mellem Hamburg og København, men også generelt for landsdelstrafikken, idet projektet vil kunne frigøre kapacitet på Fyn og i Jylland til styrkelse af kapaciteten mellem Vest- og Østdanmark. Projektet vil således bidrage til styrkelsen af den samlede infrastruktur mellem Vest- og Østdanmark til fordel for en balanceret vækst- og beskæftigelsesudvikling. Endvidere er forbindelsen en både hurtigere og mere direkte transportrute mellem Skandinavien og Kontinental Europa end de nuværende transportruter for person- og godstrafik.

Moderniseringen af jernbanestrækningen giver desuden mulighed for forbedringer for pendlertrafikken med tog mellem Lolland-Falster, Sydsjælland og Hovedstadsområdet. Anlægsprojektet vil dermed også for togrejsende på disse strækninger betyde kortere rejsetider. F.eks. bliver korteste rejsetid mellem Nykøbing F og København lige under en time.

Femern Bælt-forbindelsen vil forkorte rejsetiden for biler og lastbiler mellem København og Hamborg med knap en time. For jernbanetrafikken vil den faste forbindelse sammen med øvrige planlagte nyanlæg gøre det muligt, at reducere den gennemsnitlige køretid mellem København og Hamborg med omkring 2 timer. Det vil sige fra 4 timer og 40 minutter i dag til 2 timer og 40 minutter efter forbindelsen er åbnet og de tyske landanlæg er opgraderede.

Trafikanterne vil spare tid i form af sparet ventetid ved færgeren og en hurtigere tur over Femern Bælt i forhold til den nuværende færgefart. Udover de økonomiske gevinster, der er forbundet med den kortere transporttid, vil anlægsprojektet også bidrage med at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen. Den årlige CO<sub>2</sub>-udledning forventes at blive nedbragt væsentligt ved ibrugtagningen af Femern Bælt-forbindelsen da de godstog og lastbiler, der i dag kører over Fyn og Jylland, får afkortet turen fra København til Hamborg med ca. 160 km. Derudover vil det forhold, at biler ikke nødvendigvis længere skal transporteres over Femern Bælt via færge også medføre en reduktion i udledningen af CO<sub>2</sub>.

## *8. Trafik i anlægsfasen*

I anlægsfasen vil der komme ekstra trafik som følge af lastbiltrafik med materialer, varelevering, afhentning af dagrenovation mv., samt personbil- og bustrafik forårsaget af henholdsvis ansatte og besøgende, der kører til og fra produktionsområdet, arbejdspladsen ved portalområdet og campen.

Den ekstra vejtrafik i tilknytning til kyst til kyst-projektet fordeler sig på trafik til og fra tre forskellige områder inden for det samlede produktionsområde og øvrige arbejdspladser: Trafik til og fra tunnelementfabrikken, trafik

til og fra campen og trafik til og fra arbejdspladsen ved tunnelportalen. Den ekstra trafik vil primært bestå af lastbiler og personbiler. Af forsigtighedshensyn er det forudsat, at trafikken generelt vil være jævnt fordelt over hele døgnet på alle ugens dage og over hele året. Der vil dog være spidstimer for personbiltrafikken tre gange i døgnet.

Hensynet til afvikling af trafikken uden unødige forsinkelser for trafikanterne har høj prioritet i planlægningen af anlægsarbejdet, og det tilstræbes, at arbejdet med tilslutningsanlægget tilrettelægges med færrest mulige gener for trafikken. Trafikken til anlægsarbejderne forventes som udgangspunkt at køre direkte mellem Sydmotorvejen og anlægsområderne. Den trafik passerer derfor ikke gennem Rødbyhavn.

Med henblik på at begrænse den ekstra trafik mest muligt tilstræbes det endvidere at få leveret flest mulige materialer til anlægsarbejdet fra søsiden. Derfor bliver der etableret to midlertidige arbejdshavne ved henholdsvis Rødbyhavn og Puttgarden. De to havne bidrager dermed i høj grad til at aflaste vejene og til at mindske omfanget af tung trafik. Dertil vil der blandt andet blive anlagt cykel- og gangstier i området, så de kommende medarbejdere kan cykle frem og tilbage mellem det kommende beboelsesområde og arbejdsområderne.

Til søs vil der komme ekstra trafik i forbindelse med udgravningen af tunnelrenden, opfyldning af de nye landområder, etableringen af tunneldelene samt den ovennævnte levering af materialer til anlægsprojektet. Søfartsmyndighederne har opstillet en række krav om tiltag til sikring af sejladsen i forbindelse med anlægsprojektet, herunder bl.a. meddelt påbud om etablering og drift af VTS-system (Vessel Traffic Service).

På jernbanestrækninger i tilknytning til projektet vil der i visse perioder være behov for at foretage afspærringer. Udover periodevis enkeltsporskørsel og nat- og weekendspærringer vil det være nødvendigt med totalspærringer af jernbanen på følgende strækninger i følgende tidsrum:

- Ca. 6 måneders totalspærring af strækningen mellem Orehoved og Nykøbing Falster og i forlængelse heraf yderligere 2,5 måneder mellem Nykøbing Falster og Rødby i 2017.
- 13 ugers totalspærring i 2018 mellem Næstved og Vordingborg, hvor en lang række spor- og brofornyelsesprojekter vil blive udført i projektet.
- Ca. 6 måneders totalspærring af strækningen mellem Ringsted og Næstved i 2019.
- Ca. 4,5 måneders totalspærring af strækningen mellem Orehoved og Rødby i 2019.

### *9. Ekspropriation*

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

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

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

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på etablering af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg og jernbanelandanlæg i Danmark, altså et formål, der har offentlig karakter og dermed ligger inden for almenvellet.

Omfanget af de tilsigtede ekspropriationer er belyst gennem behandlingen af anlægsprojektets arealanvendelsesbehov, som fremgår af VVM-materialet for de i §§ 1-2 nævnte anlæg.

Kyst til kyst-projektet gennemføres ud fra en stram tidsplan, hvor forsinkelse af projektet har store samfundsøkonomiske konsekvenser. Hertil kommer, at kyst til kyst-projektets særlige grænseoverskridende karakter og betydelige dimensioner gør det nødvendigt at opnå størst mulig fleksibilitet i forhold til at kunne agere og tilrettelægge anlægsarbejdet smidigt i forhold til de grænseoverskridende problemstillinger, der kan opstå under anlægget af den faste forbindelse. Denne fleksibilitet søges på myndighedssiden opnået gennem konkrete bestemmelser i anlægsloven.

For at opnå det fornødne råderum i anlægsfasen indeholder lovforslagets §§ 29-33 endelige, konkrete ekspropriationsbeslutninger, således at det i nødvendigt omfang forhindres, at ejerforholdsproblemstillinger – og især tidsforbruget forbundet med løsningen herpå – bliver hindrende for kyst til kyst-projektets fremdrift og derved kan få store økonomiske konsekvenser.

Tilsvarende konkrete ekspropriationsbeslutninger vurderes ikke at være nødvendige i forhold til projektets jernbanelandanlæg og vejlandanlæg. Ekspropriationer, der er nødvendige for gennemførelse og drift af disse anlæg, vil derfor skulle foretages med hjemmel i lovforslagets § 27.

Ekspropriationer, der er nødvendige for kyst til kyst-projektet, og som ikke er omfattet af lovforslagets §§ 29-33, vil ligeledes skulle foretages med hjemmel i lovforslagets § 27.

De indgreb, der hjemles ved de endelige, konkrete ekspropriationsbeslutninger i lovforslagets §§ 29-33, er alle helt nødvendige og for projektet tidskritiske indgreb, som ellers vil skulle håndteres efter anlægslovens vedtagelse ved indgåelse af en aftale eller gennemførelse af en traditionel ekspropriationsproces med risiko for forsinkelse af anlægsprocessen. Nødvendigheden af indgrebene er belyst gennem den indgående behandling af kyst til kyst-projektets arealanvendelsesbehov, som fremgår af VVM-materialet for de i § 1 nævnte anlæg.

Af hensyn til kyst til kyst-projektets fremdrift kan transportministeren i henhold til lovforslagets § 34 uden påbud fjerne eventuelle genstande, beplantning m.v. på de arealer, der er berørt af de endelige, konkrete ekspropriationsbeslutninger i lovforslagets §§ 29-33. Ud over at ekspropriationsbeslutningerne som følge af kyst til kyst-projektets særlige forhold foreslås indeholdt i anlægsloven, jf. §§ 29-33, adskiller ekspropriationerne sig ikke fra de øvrige ekspropriationer, der gennemføres i forbindelse med anlægget af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Det er desuden fælles for ekspropriationsindgrebene omfattet af lovforslagets §§ 29-33, at de arealer, der anvendes i forbindelse med kyst til kyst-projektet, overvejende er ubebyggede landbrugsarealer, idet der dog i dag er opstillet 31 vindmøller, der skal nedtages i forbindelse med projektet. Dertil kommer diget på begge sider af Rødbyhavns havn, der skal anvendes i forbindelse med anlægsarbejderne. Ingen bygninger, herunder beboelsesejendomme, bliver berørt af de nævnte ekspropriationer.

Frem til lovforslagets 3. behandling i Folketinget vil Femern A/S søge at indgå aftaler med ejerne af de berørte ejendomme om de pågældende indgreb. Eventuelle aftaler kan blive indgået på ekspropriationslignende vilkår, jf. ejendomsavancebeskatningslovens § 11, idet alternativet er at gennemføre indgrebet ved ekspropriation.

Ekspropriationerne i henhold til lovforslaget sker efter reglerne herom i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. I det omfang Folketinget ikke træffer beslutning om ekspropriation, jf. lovforslagets §§ 29-33, er ekspropriationskompetencen henlagt til Ekspropriationskommissionen, som både forestår prøvelsen af det foreliggende projekt og træffer den endelige afgørelse om ekspropriation.

En sag om lovligheden af en ekspropriationsbeslutning, der er truffet af Ekspropriationskommissionen, skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at Ekspropriationskommissionens bestemmelse om ekspropriation er truffet, jf. lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, § 15, stk. 4. Domstolene kan desuden prøve lovligheden af lovforslagets konkrete ekspropriationsbeslutninger, jf. §§ 29-33.



Beslutning om erstatningsfastsættelse træffes i alle tilfælde af Ekspropriationskommissionen. Erstatningen skal være fuldstændig, hvilket vil sige, at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

Det vil først og fremmest være tab som følge af arealafståelse og servitutpålæg, som vil kunne erstattes, men også andre ulemper som følge af ekspropriationen, både midlertidige og varige ulemper, vil kunne erstattes. Det er ikke alene ejeren af den ejendom, der skal eksproprieres, der kan have krav på erstatning, men eksempelvis også rettighedshavere og naboer.

I forbindelse med at lovforslaget blev sendt i høring, har Femern A/S ved individuelt brev orienteret de berørte ejere om lovforslagets indhold. Brevet var vedlagt en beskrivelse af de konkrete indgreb på ejendommen samt et kortbilag, der illustrerer indgrebets omfang. Alle ejere er desuden blevet tilbudt afsætning i marken.

I det omfang Folketinget træffer beslutning om ekspropriation, jf. lovforslagets §§ 29-33, forudsættes det, at Ekspropriationskommissionen umiddelbart efter lovens ikrafttræden afholder et møde, hvor de eksproprierede arealer m.v. gennemgås. Mødet afholdes med henblik på erstatningsfastsættelsen, der kan ske i forbindelse med mødet eller senere.

Hvis Folketinget træffer beslutning om ekspropriation, jf. lovforslagets §§ 29-33, og ejeren anmoder om at få forskud på ekspropriationserstatningen, vil Femern A/S efter lovens ikrafttræden a conto udbetale et beløb svarende til, hvad Femern A/S efter omstændighederne mener at være forpligtet til at erstatte. Udbetalingen vil ske med forbehold for tilbagebetaling, hvis Ekspropriationskommissionen fastsætter erstatningen til et beløb, der er mindre end det, der er udbetalt. Ekspropriationskommissionen er således ved den efterfølgende erstatningsfastsættelse ikke bundet af parternes påstande, herunder af det beløb, der er udbetalt a conto af Femern A/S.

Det bemærkes, at udbetaling af a conto erstatning til ejeren forudsætter en erklæring fra eventuelle panthavere om, at beløbet må udbetales til ejeren. Hvis panthaverne modsætter sig dette, udbetales erstatningen til panthaverne i prioritetsorden. Alternativt kan det aftales, at erstatningen udbetales til ejerens bank på vilkår, at banken afhandler forholdet til panthaverne og eventuelt sikrer betaling af skatter og afgifter til afståelsestidspunktet.

Det foreslås, at der med loven bliver mulighed for, at transportministeren i særlige tilfælde kan ekspropriere en ejendom før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Denne mulighed foreslås af hensyn til eventuelle ejere af ejendomme, der skal eksproprieres, og hvor der kan foreligge særlige tvingende grunde til, at ekspropriationen bør fremrykkes, f.eks. som følge af sygdom og lignende.

#### *10. Ophævelse af særlige skatteregler*

Lov om Sund og Bælt Holding A/S og lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark indeholder forskellige særbestemmelser om beskatning.

For det første gælder der særlige regler i forhold til fradrag for underskud. Efter selskabsskattelovens § 12 kan ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst underskud op til en bundgrænse på 7.747.500 kr. (2015) fradrages fuldt ud i positiv selskabsskattepligtig indkomst, mens underskud over bundgrænsen højst kan nedbringe den resterende selskabsskattepligtige indkomst med 60 pct. i de enkelte år. Underskud kan kun fremføres til fradrag i den skattepligtige indkomst i et senere indkomstår, i det omfang det ikke kan rummes i tidligere års indkomst. Underskudsbegrænsningen bevirker således, at et selskab med overskud ud over bundgrænsen ikke kan undgå at skulle betale selskabsskat alene ved at fremføre tidligere års underskud.

Adgangen til modregning af underskud i den skattepligtige indkomst hos sambeskattede selskaber sker på sambeskatningsniveau, jf. selskabsskattelovens § 31, stk. 3. Selskaber, der deltager i en sambeskatning, har dermed kun én fælles bundgrænse i sambeskatningen på i alt 7.747.500 kr. (2015).

I og med at begrænsningen sker på sambeskatningsniveau, er det nødvendigt, at alle selskaber m.v., der indgår i en sambeskatning, er undergivet de samme regler i forhold til underskudsbegrænsning. Det fremgår derfor af koncerndefinitionen, at selskaber m.v., der er undergivet underskudsbegrænsning, og selskaber m.v., der ikke er undergivet underskudsbegrænsning, ikke kan anses for koncernforbundne. De kan dermed ikke indgå i samme sambeskatning. Indgår der i en koncern en gruppe af selskaber m.v., der ikke undergives underskudsbegrænsning, og en gruppe af selskaber m.v., der undergives underskudsbegrænsning, vil koncernen skulle opdeles i to sambeskatninger. Der er dermed taget højde for, at der kan foreligge særlove, som indeholder en specifik regulering af adgangen til at fremføre underskud til modregning i efterfølgende indkomstår.

Efter § 12 i lov om Sund og Bælt Holding A/S har holdingselskabet, A/S Storebæltsforbindelsen eller A/S Øresundsforbindelsen ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst fradrag for underskud i de kommende indkomstår. De 3 selskaber er derfor omfattet af særlove om fradrag for underskud og er således ikke omfattet af underskudsbegrænsningsreglerne i selskabsskattelovens § 12, stk. 2.

Bestemmelsen i § 12 i lov om Sund og Bælt Holding A/S indeholder dog en regel om, at underskud i indkomstår forud for ibrugtagningssårene alene kan fradrages i den skattepligtige indkomst i de følgende 30 indkomstår efter ibrugtagningssåret. Fradraget kan dog kun overføres til et senere indkomstår, hvis underskuddet ikke kan rummes i et tidligere års skattepligtige indkomst. Der findes en tilsvarende bestemmelse for Femern Bælt selskaberne i § 9 i lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Som følge af fritagelsen for underskudsbegrænsningen kan de 3 nævnte ikke-kommercielle infrastrukturselskaber i Sund og Bælt-koncernen ikke indgå i samme sambeskatningskreds som de kommercielle selskaber i Sund og Bælt Holding A/S, der er omfattet af de almindelige regler om underskudsbegrænsning. I praksis betyder det, at BroBizz A/S og Sund og Bælt Partner A/S ikke indgår i samme sambeskatningskreds som de øvrige selskaber i Sund & Bælt Holding A/S.

For det andet gælder der særlige regler for afskrivning af de samlede byggeudgifter for henholdsvis Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen. Efter § 13 i lov om Sund og Bælt Holding A/S kan A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen fra og med det indkomstår, hvor jernbane- og vejforbindelse tages i brug, foretage afskrivninger på grundlag af anskaffelsessummen. Ved opgørelsen af anskaffelsessummen kan selskaberne ikke medregne selskabets afgiftstilsvaret efter momsloven. Afskrivningen foretages efter § 14 i lov om Sund og Bælt Holding A/S med 6 pct. af anskaffelsessummen. I det indkomstår, hvori summen af de anvendte afskrivningsprocenter overstiger 60 pct., falder afskrivningssatsen til 2 pct.

Endelig for det tredje indeholder § 8 i lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark en bestemmelse om, at et selskab, der har optaget lån til finansiering af projektet, vederlagsfrit helt eller delvis kan viderelåne og overføre de opsagte lån til de andre selskaber, hvis der henlægges opgaver til disse selskaber. Lån, inklusive eventuelle påløbne renter, provisioner eller lignende ydet af og til selskaber, hvortil der er henlagt opgaver, eller overførsel af de optagne lån mellem selskaberne, beskattes ikke.

Det foreslås at ophæve de særlige skatteregler for holdingselskabet, A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen i lov om Sund og Bælt Holding A/S. Desuden foreslås en ophævelse af de særlige

skatteregler for Femern A/S og A/S Femern Landanlæg i lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Ophævelsen af reglerne om, at de ikke-kommercielle selskaber i Sund og Bælt-koncernen fremover ikke kan fremføre underskud uden begrænsning, medfører, at selskaberne fremover vil være omfattet af skattelovgivningens almindelige regler. Det betyder, at underskud, fremover skal fremføres og fradrages efter de almindelige skatteregler i selskabsskatteloven. Underskud vedrørende indkomståret 2015 og tidligere indkomstår, der er opgjort af indkomsten for indkomståret 2015 for de ikke-kommercielle selskaber i Sund og Bælt-koncernen, medregnes ved indkomstopgørelsen for indkomståret 2016 og efterfølgende år efter de almindelige regler. Det betyder, at underskud, der vedrører indkomståret 2015 og tidligere indkomstår, herved omfattes af reglerne om begrænsning af underskudsfræførelse. Selskabernes mulighed for underskudsfræførelse begrænses således fra og med indkomståret 2016 - herunder efter reglen i selskabsskattelovens § 12 stk. 2, således at op til 7.747.500 kr. (2015) altid kan modregnes i positiv skattepligtig indkomst, og således at det resterende underskud højst kan nedbringe den resterende indkomst med 60 pct.

Ændringen betyder samtidig, at hele Sund og Bælt-koncernen kan sambeskattes efter skattelovgivningens almindelige bestemmelser. Der er ikke længere behov for at opdele koncernen i kommercielle og ikkekommercielle selskaber.

Ophævelsen af de særlige afskrivningsregler for A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen medfører, at de to selskaber ved udgangen af indkomståret 2015 hver for sig skal foretage en opgørelse af afskrivningsgrundlaget med udgangen af indkomståret 2015. Hvert af de to selskaber skal foretage en fordeling af afskrivningsgrundlaget på bygninger, installationer, driftsmidler og fast jernbanemateriel. Denne fordeling vil danne udgangspunkt for den fremtidige afskrivning fra og med indkomståret 2016. Efter de normale afskrivningsregler kan driftsmidler (maskiner m.v.) saldoafskrives med 25 pct., jernbanespor m.v. saldoafskrives med 7 pct., mens bygninger og installationer (herunder bro- og tunnelkonstruktioner) kan afskrives lineært med 4 pct.

#### *11. Organisations- og ejerforhold*

Femern A/S og A/S Femern Landanlæg bemyndiges til at forestå anlæg, drift og finansiering af anlægsprojektet og træffe andre dispositioner, som er nødvendige med henblik på etablering og drift af anlægsprojektet i §§ 1-2.

Femern A/S ejes fuldt ud af A/S Femern Landanlæg. A/S Femern Landanlæg ejes fuldt ud af det statsjede selskab Sund & Bælt Holding A/S. Transportministeren kan give generelle og specielle instrukser for udøvelsen af selskabernes virksomhed, jf. lovforslagets § 3, stk. 3, ligesom det er transportministeren, der fastsætter takstniveauet for benyttelsen af Femern Bælt-tunnelen.

Femern A/S og A/S Femern Landanlæg har siden projekteringslovens vedtagelse forestået arbejdet med projektering af anlægsprojektet. Femern A/S har hovedsageligt haft ansvar for tilrettelæggelse af kyst til kyst-projektet, mens A/S Femern Landanlæg hovedsageligt har haft ansvar for tilrettelæggelse af opgaven med udbygning af de danske landanlæg. Banedanmark har i praksis forestået projekteringen af jernbanedelen af de danske landanlæg, ligesom Vejdirektoratet i praksis har forestået projekteringen af vejdelene af de danske landanlæg. Forslaget viderefører derfor i hovedtræk projekteringslovens bestemmelser om organisationsforhold og udmønter dermed forventningen i projekteringsloven om, at det er de selskaber, der har forestået projekteringsarbejdet, der skal være ansvarlige for anlæg, drift og finansiering af anlægsprojektet.

Femern A/S bliver ansvarlig for anlæg, drift og finansiering af kyst til kyst-forbindelsen, ligesom Femern A/S bliver ejer af kyst til kyst-forbindelsen. A/S Femern Landanlæg bliver ansvarlig for anlæg, drift og finansiering af de danske landanlæg, men således, at der efter anlægsfasens afslutning vil blive foretaget en nærmere opdeling af

ejerskabet til de samlede anlæg på strækningen fra Ringsted til Rødby ved Holeby, hvilket inkluderer såvel eksisterende jernbane- og vejanlæg ejet af staten samt de danske landanlæg nævnt i § 2.

I lovforslagets § 6 er givet mulighed for, at der kan overlades opgaver til Banedanmark eller Vejdirektoratet. Siden projekteringslovens vedtagelse har Banedanmark forestået projekteringen af jernbanedelen af de danske landanlæg, ligesom Vejdirektoratet har forestået projekteringen af vejdelene af de danske landanlæg. Det forventes, at Banedanmark vil få til opgave at forestå anlæg af jernbanelandanlægget, og at Vejdirektoratet vil få til opgave at forestå anlæg af vejlandanlægget.

Staten ejer i dag de eksisterende jernbane- og vejanlæg. De af loven omhandlede landanlæg i Danmark, jf. § 2, vil blive anlagt som udbygning eller som opgradering af de eksisterende anlæg, som indtil anlægsfasens afslutning vil være ejet af A/S Femern Landanlæg.

Ejendomsretten til det danske landanlæg vil blive fastlagt i overensstemmelse med lovforslagets § 39. A/S Femern Landanlæg vil således indtil anlægsfasens afslutning være ejer af de landanlæg, som er omfattet af lovens § 2, mens staten fortsat vil være ejer af de eksisterende jernbane- og vejlandanlæg. Såfremt udførelsen af anlægsopgaverne omfattet af lovens § 2 overlades til henholdsvis Banedanmark og Vejdirektoratet, vil disse være bygherrer for opgaven med tilhørende rettigheder og forpligtelser.

Efter anlægsfasens afslutning vil transportministeren foretage en opdeling af ejendomsretten til de samlede landanlæg, dvs. eksisterende jernbane- og vejanlæg samt anlæggene omfattet af lovens § 2, mellem A/S Femern Landanlæg og staten. Hver part vil herefter have ejendomsret, herunder drifts- og vedligeholdelsesansvar, for sin respektive andel af strækningen.

Opdeling af ejerskabet til jernbanelandanlægget efter anlægsfasens afslutning vil ske efter en mageskiftemodel, hvorefter staten og A/S Femern Landanlæg hver især opnår ejerskab til en andel af den samlede strækning fra Ringsted til Rødby ved Holeby svarende til parternes respektive bidrag. Det forventes, at staten blandt andet vil bidrage med eksisterende jernbaneanlæg, mens A/S Femern Landanlæg bidrager med faktisk afholdte udgifter i forbindelse med anlægget af den nye samlede strækning. Banedanmark vil forestå anlæg af det i forslaget § 2 nævnte jernbanelandanlæg som bygherre. Banedanmark vil til brug for anlæg af jernbanelandanlægget opnå finansiering hertil i henhold til aftale med A/S Femern Landanlæg.

For så vidt angår vejlandanlæggene vil Vejdirektoratet efter anlægsfasens afslutning være ejer af vejlandanlæggene, som vil inkludere såvel det eksisterende vejlandanlæg samt udbygning og opgraderingen af vejlandanlægget i lovens § 2. Den nærmere opdeling af ejendomsretten i forhold til kyst til kyst-projektet vil blive foretaget af transportministeren. Vejdirektoratet vil forestå anlæg af det i forslaget § 2 nævnte vejlandanlæg som bygherre. Vejdirektoratet vil til brug for anlæg af vejlandanlæggene opnå finansiering heraf i henhold til aftale med A/S Femern Landanlæg. Vejdirektoratet oppebærer ikke indtægter til brug for drift af vejanlæggene fra A/S Femern Landanlæg.

Den valgte organisationsform har ikke til formål at begrænse statens ansvar for det omhandlede anlægsarbejde. Det er derfor fastsat i loven, at staten garanterer for selskabernes forpligtelser vedrørende lån og andre finansielle instrumenter, som benyttes til finansiering og refinansiering af forberedelsen, anlæggelsen, driften og gennemførelsen af andre nødvendige dispositioner i forbindelse med etablering af anlægsprojektet. Garantien fra staten indebærer, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg vil kunne opnå lån på tilsvarende betingelser som staten.

Femern A/S foretager opkrævning for anvendelse af vej- og jernbaneforbindelsen over Femern Bælt. Taksterne fastsættes af transportministeren, dog således, at Femern A/S kan ændre gældende generelle rabatordninger og indføre nye rabatordninger, i det omfang dette ikke påvirker betalingsniveauet væsentligt. Takstfastsættelsen sker under iagttagelse af Traktatens artikel 9 og 10.

## 12. Projektets økonomi

### 12.1. Finansieringsmodellen

Anlægsprojektet er brugerfinansieret. Anlægsfasen finansieres via lån, som den danske stat garanterer, samt via tilskud til projektet fra EU.

Statsgarantimodellen fungerer ved, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg bemyndiges til at anlægge, finansiere og drive anlægsprojektet. Selskaberne kan enten optage lån direkte på de finansielle markeder og/eller indirekte, hvor lånene optages af Finansministeriet/Nationalbanken og genudlånes til selskaberne. Den danske stat garanterer for Femern A/S' og A/S Femern Landanlægs økonomiske forpligtelser, hvilket sikrer lånevilkår svarende til vilkårene for optagelse af danske statslån. Lånene optages derfor med færrest mulige omkostninger.

Der betales til Nationalbanken en årlig garantiprovision af de lån, som er dækket af statsgarantien, og/eller en tilsvarende provision i forbindelse med genudlån. Det forudsættes, at garantiprovisionen/provisionen udgør 0,15 pct. af lånesummen i overensstemmelse med lov om provision af visse lån optaget med statsgaranti.

Lånene tilbagebetales via brugerafgifter på samme måde, som det er tilfældet på de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Det er således brugerne af Femern Bælt-tunnelen, der betaler for anlægsprojektet.

### 12.2. Udgifter

#### 12.2.1. Anlægsomkostninger for kyst til kyst-projektet

Projekteringsloven indeholdt et anlægsskøn for en sænketunnelløsning på kyst til kyst-projektet på 41 mia. kr. (2008-priser). Disse skøn blev opstillet før gennemførelsen af projekteringsarbejdet, herunder bl.a. VVM-undersøgelsen, hvorfor det naturligvis var forbundet med usikkerhed.

I 2010 viste yderligere analyser, at en tunnel ville blive billigere end hidtil forventet. På baggrund af det detaljerede projekteringsarbejde blev anlægsoverslaget for en sænketunnel således reduceret fra 41 mia.kr til 37,9 mia.kr. (2008-priser).

På baggrund af en indstilling fra Femern A/S besluttede den politiske forligskreds bag projektet den 1. juni 2011, at produktionspladsen for tunnelelementer placeres ved Rødbyhavn i Danmark. Som en konsekvens heraf udarbejdede Femern A/S et konsolideret anlægsoverslag for kyst til kyst-projektet, som dermed kom til at lyde på 40,7 mia. kr. (2008-priser). Placeringen ved Rødbyhavn betød en forøgelse af anlægsomkostningerne på 2,8 mia. kr. (2008-priser) i forhold til overslaget fra 2010, som var baseret på, at entreprenørerne havde frihed til selv at vælge, hvor produktionsfaciliteterne skulle placeres.

Det konsoliderede anlægsoverslag for kyst til kyst-projektet er siden opregnet til 46 mia. kr. i 2014-prisniveau. Anlægsoverslaget indeholder reserver på i alt 5,5 mia. kr., svarende til et tillæg på 13,6 pct. til de samlede omkostninger. For at tilnærme reserverne til principperne i Ny Anlægsbudgettering er der herudover i den finansielle analyse fra november 2014 beregnet en ekstra reserve på 6,7 mia. kr., svarende til 16,4 pct. Denne reserve ligger uden for anlægsoverslaget på 46 mia. kr.

I forbindelse med fremsættelse af forslag til anlægslov vil der blive fremlagt et opdateret anlægsbudget for kyst til kyst-projektet, forventeligt i 2015-prisniveau. I forbindelse hermed vil der blive foretaget en samlet vurdering af de afsatte reserver. Udbudsprocessen på Femern Bælt-projektet indebærer, at det opdaterede anlægsbudget vil blive baseret på konkrete tilbudspriser fra de prækvalificerede entreprenører, som afgiver bud på de fire store anlægskontrakter i december 2014.

Dermed vil skønsmæssigt omkring 75-80 pct. af det endelige anlægsbudget have udgangspunkt i konkrete tilbudspriser, hvilket vil reducere den efterfølgende budgetusikkerhed væsentligt.

De resterende 20-25 pct. af anlægssummen udgøres af en række særskilte kontrakter vedrørende de tekniske trafik- og sikkerhedssystemer, der skal installeres inde i tunnelen og i teknikkrummene for at sikre, at trafikken kan afvikles sikkert og effektivt, samt en række mindre kontrakter.

#### 12.2.2. Anlægsomkostninger, de danske landanlæg

I det konsoliderede anlægsoverslag fra august 2011 indgik et anlægsoverslag for de danske landanlæg på 8,5 mia. kr. (2008-priser), svarende til 9,6 mia. kr. i 2014-priser.

I forbindelse med den finansielle analyse fra november 2014 har Banedanmark opdateret sit anlægsoverslag til 9,5 mia. kr. (2014-priser). Reduktionen skyldes blandt andet, at man siden 2011 har undersøgt forholdene nærmere f.eks. ved hjælp af geotekniske undersøgelser og ballastboringer. Samtidig er der arbejdet systematisk med at finde mere effektive løsninger og optimeringer.

I anlægsoverslaget for de danske landanlæg på 9,5 mia. kr. indgår, jf. principperne for Ny Anlægsbudgettering, et korrektionstillæg på 10 pct., svarende til 0,7 mia. kr., samt 20 pct. reserver, svarende til 1,5 mia. kr. Dermed er der i alt afsat reserver svarende til 30 pct. af anlægsomkostningerne.

#### 12.2.3. Omkostninger til drift, vedligehold og reinvesteringer, kyst til kyst-projektet

Udgifterne til drift, vedligehold og reinvesteringer for kyst til kyst-projektet er i den finansielle analyse fra november 2014 anslået til 540 mio. kr. (2014-priser) om året, beregnet som et årligt gennemsnit baseret på de forventede reinvesteringer i tunnelens første 40 leveår.

#### 12.2.4. Omkostninger til drift, vedligehold og reinvesteringer, de danske landanlæg

Der blev i forbindelse med den finansielle analyse fra 2008/2011, og det i analysen anvendte anlægsoverslag for de danske landanlæg, ikke udarbejdet et separat overslag for omkostninger til drift, vedligehold og reinvesteringer. Det skyldes, at det på daværende tidspunkt var forudsat, at ejerskabet til landanlæggene ville overgå til staten efter færdiggørelsen, og at udgifterne til drift og vedligehold samt reinvesteringer på landanlæggene således ikke skulle finansieres via trafikindtægterne fra kyst til kyst-forbindelsen.

I forlængelse af det opdelte ejerskab til landanlæggene forudsættes det i den finansielle analyse fra november 2014, at A/S Femern Landanlæg vil skulle afholde udgifterne til vedligehold og reinvesteringer på ca. 80 pct. af jernbanestrækningen Ringsted-Holeby. Disse udgifter finansieres primært ved udbyttebetalinger fra Femern A/S.

Banedanmark har i 2014 foretaget en analyse af omkostningerne til vedligehold og reinvesteringer på hele strækningen Ringsted-Holeby. De gennemsnitlige årlige omkostninger opgøres på baggrund heraf til i gennemsnit 292 mio. kr. (2014-priser) for hele strækningen. Det svarer til 234 mio. kr. om året for den del af strækningen, som er ejet af A/S Femern Landanlæg, og som finansieres primært via udbytte fra kyst til kyst-forbindelsen. I de finansielle beregninger indgår således en omkostning på 234 mio. kr. om året hertil.

#### 12.2.5. Fravalgte løsninger

Der er blevet undersøgt fire tekniske alternativer: en sænketunnel, en boret tunnel, en skråstagsbro og en hængebro. Hængebroen blev imidlertid på et tidligt tidspunkt fravalgt som teknisk løsning, da det blev vurderet, at en skråstagsbro er en bedre og billigere teknisk løsning sammenlignet med en hængebro. Alternativerne er undersøgt grundigt og deres påvirkning på miljøet er analyseret i detaljer.

Der er gennemført et omfattende forberedelsesarbejde for alle tre alternative tekniske løsninger, herunder udarbejdet overslag over anlægsudgifter samt årlige udgifter til drift, vedligehold og reinvesteringer.

Mia. kr. (2014-	Boret tunnel	Skråstagsbro
-----------------	--------------	--------------

<i>priser)</i>		
Anlæg	57,3	46,6
Årlig drift	0,8	0,5

I november 2010 indstillede Femern A/S til transportministeren, at en sænketunnel var selskabets foretrukne løsning for en fast forbindelse over Femern Bælt mellem Danmark og Tyskland. Den 1. februar 2011 besluttede den danske transportminister og forligskredsen bag projektet at følge anbefalingen fra Femern A/S om at arbejde videre med sænketunnelen som foretrukket teknisk løsning.

Valget af sænketunnelen som foretrukket teknisk løsning blev truffet efter en sammenligning med de øvrige alternative tekniske løsninger på følgende seks parametre: 1) miljø, 2) sejladsikkerhed, 3) sikkerhed og beredskab, 4) tekniske risici, 5) tid og 6) økonomi. Valget er sket på baggrund af en samlet vurdering af fordele og ulemper.

### 12.3. Indtægter

Indtægterne fra den faste forbindelse over Femern Bælt genereres af brugerne af henholdsvis vej- og jernbanedelen af forbindelsen.

#### 12.3.1. Vejtrafik og takster

De samlede vejtrafikindtægter er afhængige af både mængden af trafik, som anvender forbindelsen, og den pris, trafikanterne betaler herfor. For at sikre et opdateret grundlag for indtægterne for den faste forbindelse over Femern Bælt har Femern A/S fået udarbejdet en opdateret analyse af den forventede trafikudvikling på den faste forbindelse. Analysen "Trafikprognose for en fast forbindelse over Femern Bælt" er baseret på resultater og konklusioner fra en række rapporter, hvor det centrale element er en opdateret, modelbaseret beregning af trafikudviklingen på en fast forbindelse over Femern Bælt, beskrevet i analyserapporten "Fehmarnbelt Forecast 2014".

I Fehmarnbelt Forecast 2014 præsenteres et hovedscenarie for trafikudviklingen på en fast Femern Bælt-forbindelse samt et følsomhedsscenario, der er baseret på tyske estimater for den økonomiske udvikling og udviklingen i transportomkostninger. I den finansielle analyse indgår de konkrete trafikmængder fra hovedscenariet som beregningsgrundlag for trafikindtægterne.

I projekteringsloven er det forudsat, at prisen for at benytte den faste forbindelse over Femern Bælt forventes at være på niveau med overfartspriserne på Rødby-Puttgarden i 2007 reguleret med den almindelige prisudvikling frem til åbningen. I 2007 var overfartsprisen 420 kr. inkl. moms for en personbil. Det svarer til omkring 484 kr. inkl. moms i 2014-priser, hvilket er lagt til grund i den finansielle analyse fra november 2014. Den gennemsnitlige momssats er antaget at være 19 pct., idet det beregningsteknisk er forudsat, at der opkræves dansk moms (25 pct.) i dansk sø- og landterritorium samt i den danske Eksklusive Økonomiske Zone, tysk moms (19 pct.) i tysk sø- og landterritorium, samt at der ikke opkræves moms i den tyske Eksklusive Økonomiske Zone.

Den forudsatte takst for lastbiler i den finansielle analyse fra november 2014 på 2.059 kr. inkl. moms er baseret på Scandlines aktuelle listepriis på overfarten Rødby-Puttgarden inklusive et variabelt oliestillæg tillagt 19 pct. moms og fratrukket en rabat på 13 pct., som er det maksimalt tilladte inden for rammerne af Eurovignet-direktivet.

I medfør af lovforslaget vil transportministeren fastlægge takster for anvendelse af vej- og jernbaneforbindelsen. Den endelige takstfastsættelse sker op mod åbningen af forbindelsen.

Indtægterne fra vejtrafikken på den faste forbindelse over Femern Bælt kan ud fra disse forudsætninger beregnes til at udgøre ca. 2,5 mia. kr. ekskl. moms (2014-priser) i 2025, som er første driftsår med fuld trafik på den faste forbindelse. I de efterfølgende år vil beløbet vokse med trafikudviklingen.

### *12.3.2. Jernbanebetaling*

Indtægter fra jernbanen for at benytte den faste forbindelse over Femern Bælt er beregnet som værdien af jernbaneoperatørernes direkte besparelse ved at anvende den faste forbindelse over Femern Bælt frem for den ca. 160 km længere rute via den faste forbindelse over Storebælt. Besparelserne består i sparede infrastrukturafgifter og lavere driftsomkostninger ved færre kørte kilometer. Værdien af tidsbesparelser for personer og gods er ikke indregnet. Der er anvendt trafikprognosens skøn for trafikmængden fordelt på antallet af persontog og godstog.

Indtægtsgrundlaget fra jernbanen på den faste forbindelse over Femern Bælt er i den finansielle analyse fra november 2014 forudsat at udgøre 394 mio. kr. ekskl. moms (2014-priser) årligt og forudsættes reguleret med den almindelige prisudvikling. I driftsfasen vil provenuet fra jernbanebetalingen afhænge af baneafgifterne og antallet af tog, som anvender tunnelen. Jernbanens faktiske årlige betaling vil således kunne afvige fra de 394 mio. kr., som er forudsat i den finansielle analyse.

### *12.3.3. EU-støtte*

Som en væsentlig del af finansieringen af den faste forbindelse over Femern Bælt modtager projektet støtte fra Europa Kommissionen inden for rammerne af TEN-T programmet, som har til formål at styrke det indre marked, bl.a. ved at fremme mere effektive, grænseoverskridende transportkorridorer.

Det er i den finansielle analyse fra november 2014 forudsat, at kyst til kyst-projektet vil blive tildelt EU støtte på 18 pct. af anlægsudgifterne, mens de danske landanlæg forudsættes at modtage støtte svarende til 10 pct. Tillagt den allerede tildelte støtte til projekteringsfasen svarer det til, at det samlede projekt forudsættes at modtage i alt ca. 10,3 mia. kr. i EU-støtte.

### *12.4. Rentabilitetsberegninger*

For at kunne udregne tilbagebetalingstiden for den faste forbindelse er det, udover indtægter og udgifter, nødvendigt at gøre en række antagelser om forskellige finansielle forhold, som påvirker projektets økonomi, herunder ikke mindst det forventede renteniveau.

Realrenten er en væsentlig faktor i forhold til projektets økonomi, idet den er afgørende for, hvor meget gæld der opbygges i selskabet og dermed for projektets tilbagebetalingstid.

I den finansielle analyse fra november 2014 vurderes økonomien i projektet ud fra et basisscenarie med en realrente på 3,0 pct. p.a., mens der er foretaget følsomhedsberegninger på realrenteniveauer på henholdsvis 2,5 pct. p.a. og 3,5 pct. p.a.

Med udgangspunkt i det foreliggende anlægsoverslag samt de ovenfor beskrevne parametre er der i den finansielle analyse fra november 2014 gennemført rentabilitetsberegninger baseret på en samlet tilbagebetaling af udgifterne til anlægsprojektet. Tilbagebetalingstiden for det samlede projekt er beregnet til ca. 32 år ved en realrente på 3,0 pct. og et anlægsoverslag på 46 mia. kr. for kyst til kyst-projektet og 9,5 mia. kr. (2014-priser) for de danske landanlæg. Ved anvendelse af reserver på 30 pct. af omkostningerne til kyst til kyst-projektet kan tilbagebetalingstiden for det samlede projekt opgøres til 37 år.

### *12.5. Samfundsøkonomisk vurdering af projektet*

Der er igangsat udarbejdelse af en opdateret samfundsøkonomisk vurdering af det samlede Femern Bælt-projekt, idet der er sket en række ændringer i projektets udformning og forudsætninger siden offentliggørelsen af den samfundsøkonomiske vurdering af projektet i 2004. Den opdaterede samfundsøkonomiske vurdering forventes afsluttet og offentliggjort på Transportministeriets hjemmeside i løbet af december 2014.



### *13. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner*

#### *13.1. Økonomiske konsekvenser for staten*

Finansieringen af anlægsudgifterne for anlægsprojektet – ud over den del, der finansieres af tilskud fra EU – skal ske ved optagelse af lån på de internationale kapitalmarkeder med garanti stillet af den danske stat eller via statslige genudlån. Renter og afdrag på lånene betales via brugerbetaling på kyst til kyst-projektet og Banedanmarks betaling til selskaberne for brug af jernbanen. Den danske stat vil være garant for de optagne lån og selskabernes øvrige økonomiske forpligtelser i anlægsfasen.

I forhold til den statsfinansielle påvirkning vil ophævelsen af fritagelsen for underskudsbegrænsningen medføre en fremrykning af beskatningen og dermed et merprovenu for staten i form af en rentefordel. Dette merprovenu kan ifølge Transportministeriet skønnes til 0-2 mio. kr. årligt i umiddelbar varig virkning. Når det statslige merprovenu ikke er større, skyldes det, at selskaberne (A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen) i dag stort set ikke længere har glæde af fritagelsen fra underskudsbegrænsning, da overskuddet i A/S Storebæltsforbindelsen har fjernet behovet.

Den foreslåede normalisering af afskrivningsreglerne betyder, at aktiverne fra A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen kan afskrives hurtigere, hvilket samlet set betyder en udskydelse af beskatningen. For statsfinansierne vil normaliseringen derfor medføre et mindreprovenu i form af et rentetab.

Som anført i afsnit 5 vil opdeling af ejerskabet til jernbanelandanlægget efter anlægsfasens afslutning ske efter en mageskiftemodel, hvorefter staten og A/S Femern Landanlæg hver især opnår ejerskab til en andel af den samlede strækning fra Ringsted til Rødby ved Holeby svarende til parternes respektive bidrag.

Det forventes, at staten blandt andet vil bidrage med eksisterende jernbaneanlæg, mens A/S Femern Landanlæg bidrager med aktiver svarende til faktisk afholdte anlægsudgifter i forbindelse med anlægget af den nye samlede strækning. Hver part vil herefter have ejendomsret, herunder drifts- og vedligeholdelsesansvar, for sin respektive andel af strækningen.

#### *13.2. Administrative konsekvenser for staten*

Ved lovforslaget sættes kystbeskyttelsesloven ud af kraft for anlægsprojektet. Dette indebærer en administrativ lettelse for Kystdirektoratet, som ikke skal meddele tilladelse til bl.a. landopfyldningen. Transportministeren sikrer, at hensynene bag kystbeskyttelseslovens tilladelseskrav varetages under gennemførelsen af projektet.

Ved lovforslaget bestemmes det, at undtagelsen i VVM-direktivets artikel 1, stk. 4, anvendes på kyst til kyst-projektet. Bestemmelsen indebærer, at VVM-direktivet anvendes direkte på anlægsprojektet, og at der med loven foretages den sagsbehandling, som Kystdirektoratet henholdsvis Naturstyrelsen ellers skulle have foretaget i henhold til den danske implementering af VVM-direktivet. Staten undgår dermed det administrative arbejde forbundet hermed.

#### *13.3. Økonomiske konsekvenser for kommunerne*

Forslaget til § 24 indebærer, at kommunerne får mulighed for vederlagsfrit at kunne modtage arealer, bygninger, anlæg, m.v., som har en vis værdi. Dette udgør en potentiel økonomisk fordel for kommunerne.

Forslaget til § 23 indebærer, at kommunerne kan blive pålagt at optage en privat fællesvej som offentlig vej. Dette indebærer, at kommunerne overtager vedligeholdelsesforpligtelsen for vejene, og at kommunen som følge heraf må afholde udgifterne forbundet hermed. Det bemærkes dog, at transportministeren, såfremt hjemlen udnyttes til at pålægge en kommune at optage en vej som offentlig vej, vil have hjemmel til samtidig helt eller delvist at forestå vedligeholdelsen af vejen, jf. § 22.

#### *13.4. Administrative konsekvenser for kommunerne*

Det forventes, at de lokale kommuner berørt af anlægsprojektet vil få en række administrative opgaver i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet i forhold til varetagelse af myndighedsbehandling mv.

Anlægsloven indeholder dog særlige regler om bl.a. miljøforhold, som i et vist omfang indebærer, at administrative opgaver, der efter almindelige regler ville være placeret i kommunerne, i stedet varetages efter anlægslovens regler.

Forslaget til § 22 indebærer, at der ikke er behov for, at kommunerne træffer afgørelse om anlæg og ændring af veje, som er nødvendige for anlægsprojektets gennemførelse og drift.

#### *14. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgerne*

Lovforslaget vurderes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet lovforslaget sikrer anlæggelsen af en væsentlig infrastrukturforbindelse mellem Danmark og Tyskland til gavn for borgere og erhvervsdrivende. Det er forventningen, at anlægsinvesteringen vil have positive, direkte og afledte effekter for erhvervslivet, herunder særligt øget økonomisk aktivitet og lokalisering i nærområdet og i regionen.

Kyst til kyst-projektet forventes desuden at medføre en række samfundsøkonomiske gevinster, herunder reduceret rejsetid og langt mere fleksible transportmuligheder, jf. afsnit 2. Kyst til kyst-projektet vil således reducere rejsetiden mellem Skandinavien og Kontinental Europa. I dag er rejsetiden ca. 45 minutter med færgen mellem Rødbyhavn og Puttgarden. Med kyst til kyst-projektet vil rejsetiden med tog over Femern Bælt være 7 minutter, mens bilisterne passerer Femern Bælt på 10 minutter. Rejsetiden mellem København og Hamborg vil for bilister blive forkortet fra i dag 4,5 time til ca. 3 timer, mens rejsetiden med tog kan forkortes med omkring 2 timer til blot 2 timer og 40 minutter fra i dag 4 timer og 40 minutter.

Anlægget af kyst til kyst-projektet kommer til at skabe mange tusinde nye arbejdspladser. Hovedentreprenørerne og underleverandørerne til projektet forventes ifølge en analyse fra Copenhagen Economics at skabe en beskæftigelse på ca. 55.000 mandeår i alt i perioden 2008-2021. Arbejdspladserne på tunnelens byggepladser er primært knyttet til jord- og betonopgaver. Dertil kommer en række specialopgaver i forbindelse med udgravning til tunnelrenden i havbunden samt transport og nedsenkning af tunnelelementer. Projektet forventes ligeledes at skabe arbejdspladser blandt lokale og regionale leverandører og lokal industri. Dette gælder inden for håndværksfagene såvel som hotel- og cateringbranchen, sikkerheds- og rengøringsfirmaer, lokale transportfaciliteter mv.

Lovforslaget indeholder ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### *15. Miljømæssige konsekvenser*

En detaljeret beskrivelse af anlægsprojektets miljømæssige konsekvenser findes i det tilknyttede VVM-materiale, som udgøres af de udarbejdede VVM-redegørelser med tilhørende dokumentation, høringsnotater og tillæg til VVM-redegørelserne.

##### *15.1. Miljømæssige konsekvenser af kyst til kyst-projektet*

Påvirkningerne i anlægsfasen er især knyttet til anvendelse af arealer til projektets bygge- og anlægsaktiviteter, forstyrrelser under anlægsarbejderne, forbigående ændringer af eksisterende forhold og sedimentpild fra afgravnings- og landopfyldningsarbejder.

Det vil så vidt muligt blive sikret, at anlægsarbejderne tilrettelægges, så der sker en begrænsning af støj, mens tunnelfabrikken og de tilknyttede anlæg etableres. Netop for at minimere gener fra støj og trængsel er det tilsigtet, at der skal leveres flest mulige materialer til anlægget fra søsiden. Derfor bliver der etableret to midlertidige

arbejdshavne til dette formål ved henholdsvis Rødbyhavn og Puttgarden. De to havne bidrager dermed til at aflaste vejene og til at mindske antallet af tunge transportere.

Ved gravearbejdet vil der opstå et vist spild af sediment. Det er først og fremmest afgørende, at spildet ikke sker i områder eller på årstider, hvor miljøet er særlig følsomt. I den sammenhæng er grundig planlægning og udførelsesmetoder afgørende. Da der i Femern Bælt i perioder naturligt forekommer store mængder sediment i vandet vil havmiljøet generelt set være robust over for det ekstra og kortvarige bidrag, der kommer fra gravearbejderne.

En sænketunnel er en miljøvenlig løsning i Femern Bælt, idet der ikke etableres synlige permanente anlæg i selve Femern Bælt. Havbunden vil være genetableret efter en kort årrække, hvilket også vil gælde havbundens dyre- og planteliv, og gennemstrømningen af vand til og fra Østersøen vil ikke blive reduceret.

De permanente miljømæssige påvirkninger på den nuværende natur både på land og på det marine område stammer primært fra de områder, der bliver inddraget i projektet. Virkningerne anses for at være af begrænset omfang og hovedsagelig af lokal betydning.

### *15.2. Miljømæssige konsekvenser af jernbanelandanlægget*

De miljømæssige konsekvenser af jernbaneanlægget er affødt af selve bygge- og anlægsarbejdets udførelse samt den arealanvendelse, der er forbundet med opgraderingen, udbygningen og elektrificeringen.

De gennemførte miljøundersøgelser viser, at jernbanelandanlægget med de afhjælpende foranstaltninger, der indgår som en del af projektet, kan gennemføres uden væsentlig påvirkning af naturområder og levesteder for dyr og planter. Jernbanelandanlægget etableres på en måde, som sikrer, at der kan opretholdes en sammenhængende økologisk funktionalitet for yngle- og rasteområder, således at der ikke sker en væsentlig påvirkning af naturområder og levesteder for dyr og planter. Ligeledes vil projektet ikke være til skade for de arter og naturtyper, som indgår i grundlaget for udpegning af de Natura 2000-områder, som jernbanelandanlægget passerer igennem eller i nærheden af.

### *15.3. Miljømæssige konsekvenser af vejlandanlægget*

Åbningen af en fast forbindelse over Femern Bælt med de deraf følgende ændringer i trafikken på Sydmotorvejen med større spredning over døgnet og flere tunge køretøjer vil kunne have en påvirkning af dyrelivet langs motorvejen. For at begrænse og afværge påvirkningen er der sammensat en pakke med afværgeforanstaltninger med fokus på arter beskyttet af EU's habitatdirektivs bilag IV langs Sydmotorvejen mellem Sakskøbing og Rødby.

Forløbet af Sakskøbing Å er en vigtig økologisk korridor og ledelinje, der forbinder naturområder syd og nord for motorvejen. Til sikring af passagemulighederne for padder og mindre pattedyr etableres der sidehængte banketter i underføringen (km 132).

Hele området syd for Sakskøbing og langs Sakskøbing Å er sammen med Holmeskov Dyrehave og Krenkerup Gods af national betydning for en række flagermusarter, herunder bredøret flagermus. Langs sydsiden af motorvejen omkring Sakskøbing Å udbygges den eksisterende bevoksning med hjemmehørende buske og småtræer på en ca. 400 m lang strækning (km 132,0-132,4), for at sikre at flagermusenes flyvehøjde er så høj at risikoen for påkørsler mindskes. På nordsiden bibeholdes den nuværende skovbevoksning.

Området mellem Maribo og Binnitse rummer bestande af dværgflagermus, bredøret flagermus, samt en ubestemt *Myotis* art, som alle er afhængige af at følge ledelinjer i landskabet. Ved at plante relativt høje buske og træer tæt på motorvejen ved Fælleshavevej (km 145,2) og Binnitsevej (km 147,8) vurderes det, at flagermusene vil passere relativt højt over vejen og derved nemmere undgå trafikken.

Vest for Sakskøbing Å (km 133,1) ligger et paddevandhul med bilag IV-arterne stor vandsalamander, spidssnudet frø og springfrø. Vigtigst er forekomsten af spidssnudet frø, da der er tale om en lille og helt isoleret bestand, som vil være sårbar over for selv små påvirkninger. Det vurderes, at bestanden sikres bedst muligt ved etablering af et nyt vandhul længere væk fra motorvejen (km 133,1), men stadig i tilknytning til den hesteafgræssede eng.

I området omkring Hillested og Håred (km 145,1-145,6) findes en række vandhuller vest for motorvejen med bestande af bilag IV-arterne springfrø og stor vandsalamander. Hovedparten af områdets ynglebestand af springfrø holder til i vandhul ca. 250 m vest for motorvejen. Det vurderes, at bestanden bevares bedst ved oprensning og rydning af trævækst i 3 vandhuller længere mod vest, således at springfrøerne vælger disse vandhuller som ynglelokaliteter og artens yngle- og rastesteder derved flyttes længere væk fra motorvejen.

Omkring Bøgelundgård (km 146,3-146,7) rummer vandhullerne store bestande af bilag IV-arterne stor vandsalamander og springfrø. På dette sted er det ikke umiddelbart muligt at skabe forbedringer for bestandene længere mod vest. Derfor opsættes 400 m paddehegn langs motorvejens vestside med henblik på at undgå øget dødelighed på grund af den øgede trafikmængde.

#### *15.4. Miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet i driftsfasen*

##### *15.4.1. Reduceret udledning af CO<sub>2</sub> som følge af anlægsprojektet*

Samlet set medfører den faste forbindelse over Femern Bælt et fald i emissionerne fra trafikken. Potentielt vil der hvert år kunne spares omkring 200.000 ton CO<sub>2</sub> i et scenarie, hvor en fast forbindelse over Femern Bælt erstatter færgedriften på Rødby-Puttgarden. Den mindre CO<sub>2</sub>-udledning skyldes især tre faktorer: overførsel af godtransport fra vej til jernbane, den kortere strækning fra København til Hamborg samt den lavere CO<sub>2</sub>-udledning ved at benytte en fast forbindelse fremfor at transportere køretøjer over Femern Bælt med færge.

Generelt vil anlægget blive udformet, så det bidrager mest muligt til at mindske transportmidlernes energiforbrug. Det gælder f.eks. belægningen på motorvejsstrækningen. Det skønnes, at omkring 25 pct. af CO<sub>2</sub> udledningen på vejnettet skyldes rullemodstand, og ved at anvende asfalt af højeste kvalitet, mindskes rullemodstanden og dermed reduceres CO<sub>2</sub>-udledningen. Lav rullemodstand giver dog også mindre vejgreb, og derfor gælder det om at finde en balanceret løsning.

Fra jernbanedriften vil der ske en reduktion i CO<sub>2</sub>-udledningen fra godstrafikken som følge af den kortere transportvej, ligesom overførsel af gods fra vej til bane vil medføre en reduktion. Reduktionen udgør ca. 11.000 ton CO<sub>2</sub> pr. år. Derimod vil det øgede antal passager medføre en stigning i CO<sub>2</sub>-udledningen fra persontransporten på bane på ca. 8.000 ton CO<sub>2</sub> pr. år. Samlet set vil jernbanen bidrage med en reduktion af CO<sub>2</sub>-bidraget på ca. 3.000 ton CO<sub>2</sub> pr. år.

##### *15.4.2. Støj og vibrationer fra anlægsprojektet*

###### *15.4.2.1. Støj og vibrationer fra kyst til kyst-projektet*

Samlet set vil antallet af støjbelastede boliger blive reduceret som følge af kyst til kyst-projektet. Dette skyldes navnlig, at linjeføringen af den nye jernbane og motorvej vil være beliggende øst for Rødbyhavn, hvorfor vejtrafikken, som i dag kører igennem byen til færgehavnen, forlægges mod øst. Tilsvarende vil jernbanetrafikken føres øst for Rødbyhavn. Trafikken gennem byen vurderes således reduceret betydeligt, uanset om færgedriften fortsætter eller ophører.

I driftsfasen ventes støjklender i området at være 1) eksisterende støj fra vindmøller, industri og trafik på veje og jernbane, 2) støj fra trafik på ny motorvej og jernbane samt 3) støj og vibrationer fra færger ved fortsat færgedrift.

Beregning af støj er lavet i en 3-dimensionel model langs motorvej og jernbane samt omkring færgelejet, som tager højde for terræn, bygninger og andre relevante objekter for lydudbredelsen. Støjundersøgelserne viser

antallet af boliger og andre støjfølsomme bygninger, som er støjbelastede over de vejledende grænseværdier for hver af de tre typer støjkluder. Den kumulative støjpåvirkning er ikke beregnet, idet der gælder forskellige grænseværdier for de tre typer støjkluder, og støjen reguleres efter forskellige støjindikatorer. Der er derfor ingen metode til at sammenlægge de forskellige støjbidrag til en samlet genepåvirkning. Der er foretaget beregninger af støjniveauet henholdsvis med og uden fortsat færgedrift.

Tabellen viser antal boliger med en støjbelastning over de angivne grænseværdier ved drift af sænketunnelen i 2025:

Støjbelastning i 2025	Jernbanestøj	Vejtrafikstøj	Færgestøj (nat)
Vejledende grænseværdi	$L_{den} = 64$ dB og $L_{max} = 85$ dB	$L_{den} = 58$ dB	$LA^{1/2h} = 40$ dB
Sænketunnel uden færgedrift	8	5	0
Sænketunnel med færgedrift	8	43	285

Støj fra vej- og jernbanetraffic vurderes med støjindikatoren  $L_{den}$ . Det er en støjenhed, hvor støjen opgøres for dagtimerne kl. 7 - 19, for aftenperioden kl. 19 - 22 og for natten kl. 22 - 07. Disse tre støjbelastninger sammenvægtes til en døgnværdi  $L_{den}$ , hvor den beregnede støjbelastning om aftenen tillægges 5 dB, og om natten tillægges 10 dB. Det svarer bedre til den måde støjen opleves på, idet mennesker er mere følsomme over for støj om aftenen og mest om natten, hvor søvn kan blive påvirket.

For støj fra jernbanetraffic gælder også en vejledende grænse for den maksimale støj  $L_{max}$ , som er det maksimale støjniveau for det mest støjende tog, der regelmæssigt anvendes på banestrækningen.

Støjindikatoren  $LA^{1/2h}$  er det gennemsnitlige A-vægtede lydtrykniveau over den mest støjende halve time i nattetimerne kl. 22 - 07.  $LA^{1/2h}$  benyttes til at vurdere ekstern støj fra virksomheder om natten.

Det er i tabellens beregning "sænketunnel med færgedrift" lagt til grund, at halvdelen af vejtrafikken benytter færgerne, mens halvdelen af trafikken benytter den faste forbindelse over Femern Bælt.

Vibrationer vil alene skyldes togdriften, mens vejtrafic og færger ikke bidrager med vibrationer, som vil påvirke boliger. Beregningerne viser, at vibrationer ikke vil være væsentlige.

Færgetrafikken om natten (den mest støjbelastede 1/2 time) giver anledning til støjniveauer på 50 - 55 dB(A) i den sydlige del af Rødbyhavn by, mens en større del af byen er udsat for 40 - 45 dB(A). Støjen er beregnet som et gennemsnit for 1/2 time i natperioden, men støjen optræder i realiteten døgnet rundt, fordi der er færgeafgange hver 1/2 time hele døgnet.

Når forbindelsen åbner, vil jernbanetrafficen stige betydeligt i forhold til i dag, men stigningen betyder ikke, at flere boliger udsættes for støj, fordi jernbanen samtidig flyttes mod øst og dermed væk fra de fleste beboelser i Rødbyhavn.

Den kommende motorvej vil give færre støjgener end den nuværende på grund af den større afstand til beboede områder.

#### 15.4.2.2. Støj, vibrationer og elektromagnetisk påvirkning fra jernbanelandanlægget

I beregningerne af støj fra jernbanen indgår bl.a. trafikmængde, togtyper, toghastighed, lokale terrænforhold, meteorologiske forhold samt støjafskærmning. Beregningerne af vejstøj baseres på mængde og sammensætning af vejtrafikken. Der er anvendt den samme beregningsmetode for kyst til kyst-projektet og jernbanelandanlægget.

Tabellen viser antal boliger med en støjbelastning over de angivne grænseværdier ved drift på jernbanen mellem Ringsted og syd for Holeby i 2025:

Støjbelastning i 2025	Jernbanestøj	Vejtrafikstøj
Vejledende grænseværdi	$L_{den} = 64$ dB og $L_{max} = 85$ dB	$L_{den} = 58$ dB
Jernbanelandanlægget	Ca. 1500	Ca. 10

På grundlag af beregningerne udføres der som led i gennemførelsen af jernbanelandanlægget støjdempering i forhold til Miljøstyrelsens vejledende grænseværdi på 64 dB (som døgnmiddelværdi) samt en maksimalværdi på 85 dB.

Støjdæmpningen udføres ved opsætning af støjskærme på strækninger med stor boligthed suppleret med facadeisolering af boliger langs skærmstrækninger, hvor støjbelastningen fortsat overskrider grænseværdien samt facadeisolering af boliger langs de øvrige dele af strækningen.

Udførelsen af facadeisolering på støjbelastede boliger er igangsat i henhold til aktstykket af 13. marts 2013. Støjdæmpningen forventes gennemført i perioden fra 2014 -2016. Tilbuddet om støjdæmpning af de enkelte boliger er baseret på en række kriterier, der tager udgangspunkt i den praksis, der benyttes i Banedanmarks Støjprojekt. Udgiften til facadeisolering afholdes af projektet som en del af jernbanelandanlæggets samlede anlægssum. Ordningen vil omfatte i størrelsesordenen 1500 boliger.

I de gennemførte undersøgelserne er det vurderet, at der skal opsættes ca. 19.000 meter støjskærme, hvoraf ca. 1.000 m vil have en højde på 2-3 meter over sporene.

Omlægningen af veje i forbindelse med ombygning af broanlæg, vil generelt medføre en reduktion af støjen ved de berørte boliger. Ved nyanlægget i Eskilstrup vil enkelte boliger blive udsat for støj over grænseværdien,  $L_{den} = 58$  dB langs den nyanlagte vej. Samlet set vil antallet af boliger, der udsættes for vejstøj over grænseværdien blive reduceret.

Driften på den udbyggede og opgraderede jernbane vil støjmæssigt påvirke rekreative naturområder langs strækningen.

Der eksisterer ingen standardiseret metode til beregning af vibrationer fra jernbaner. Beregningerne af vibrationer er derfor foretaget ud fra en erfaringsbaseret vibrationsmodel. Modellen er baseret på erfaringer og målinger fra eksisterende jernbaneanlæg og i beregningerne indgår togtype, hastighed, bygningstyper (enfamiliebolig eller etagebolig).

Føletærsklen for netop mærkbare vibrationer ligger på 71-72 dB, hvilket betyder, at man normalt kan mærke vibrationer, selv om grænseværdien overholdes.

Der er kun begrænsede muligheder for at reducere vibrationspåvirkningerne fra jernbanen. Togenes vibrationer kan i nogen grad reduceres ved løbende vedligeholdelse af hjul og skinner. Ved nybyggeri nær en jernbane kan bygningskonstruktionen tilpasses, således at eventuelle vibrationer mindskes, men på eksisterende ejendomme vurderes det ikke realistisk at udføre konstruktionsændringer.

Beregninger af det fremtidige vibrationsniveau viser, at 122 boliger vil blive udsat for et vibrationsniveau over grænseværdien på 75 dB. Heraf er 54 boliger forlods overtaget.

Ved kraftigere vibrationspåvirkninger kan der opstå revner og skader på bygninger, men dette opstår erfaringsmæssigt først ved påvirkninger, som ligger markant over grænsen for mærkbare vibrationer – og betydeligt over de vibrationer, som erfaringsmæssigt forekommer fra jernbaner. Bygningsskadelige vibrationer vurderes ikke at forekomme i forbindelse med driften af banen.

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

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

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

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

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

#### *15.4.3. Påvirkning af naturforhold*

##### *15.4.3.1. Påvirkning af naturforhold fra kyst til kyst-projektet*

Det permanente anlæg medfører, at natur bliver nedlagt eller isoleret. Mens påvirkningen af naturen forbundet med nedlæggelse af natur sker i anlægsfasen, vil påvirkningen forbundet med isolering af natur være en påvirkning, som pga. det permanente anlægs udformning og placering vil fortsætte i driftsfasen. Nedlæggelse af natur er derfor som enkeltstående begivenhed alene beskrevet under anlægsfasen, mens isolering af natur som skyldes den permanente tilstedeværelse af de fysiske anlæg er beskrevet under driftsfasen, selvom den er etableret i anlægsfasen.

Naturpåvirkningerne fra det permanente anlæg er relateret til dels linjeføringen i form af ny jernbane og motorvej på Lolland, dels linjeføringen på søterritoriet, hvor tunnelen nedgraves samt landopfyldningen ud for Lolland på hver side af Rødbyhavn.

Det permanente anlæg inddrager i alt ca. 105 ha på Lolland, herunder arealer, som er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. Beskyttelsen indebærer som udgangspunkt et forbud mod at foretage ændringer i disse beskyttede naturtyper. Det permanente anlæg vil endvidere påvirke en række beskyttede eller fredede arter, hvilket primært skyldes, at anlægget har en funktion som barriere eller opdeling af eksisterende naturområder.

Den natur, som forsvinder, bliver erstattet af ny natur, og de nye rekreative områder bliver større, end dem der forsvinder. Der etableres med projektet tre gange så store naturområder, som det færdige anlæg beslaglægger. Omkring en tredjedel af den nye natur etableres på eksisterende land, herunder den nye Strandholm Sø, mens omkring to tredjedele etableres i det nye landområde.

Når den planlagte nye natur er færdig, vil der være skabt to sammenhængende naturområder: et fra Bredfjed via diget og ud på den vestlige del af det nye landområde, og et fra den østlige del af det nye landområde via eksisterende beskyttet natur til Saksfjed og Hyllekrog. Det nye landområde består vest for Rødbyhavn af strandeng, overdrev og vandhuller. Øst for Rødbyhavn etableres et vådområde, græsningsarealer samt overdrev. Området mod øst afsluttes af en klint af moræneler i ca. 7 m højde, hvor erosion tillades i et kontrolleret omfang, så der frigives sand og andre materialer fra klinten til strækningen øst for landområdet.

Projektet betyder, at 10 vandhuller bliver nedlagt og at en række andre vandhuller isoleres. Der bliver skabt 37-42 nye vandhuller, heraf skal 10 vandhuller anlægges før den egentlige anlægsstart. Strandholm Sø erstattes i den nuværende størrelse. Omkring erstatningssøen planlægges dertil et naturområde i samme størrelse.

Etablering af vejanlæg og linjeføring vil påvirke natur i form af nedlæggelse af beskyttet lysåben natur omkring og på den nuværende dige, nedlæggelse af Strandholm Sø, og linjeføringen vil krydse det beskyttede vandløb Næsbæk. Endvidere vil en række beskyttede vandhuller blive nedlagt eller isoleret.

Det er planlagt at etablere seks faunapassager, som skal sikre fortsat passage, hvor natur ellers ville blive isoleret fra den sammenhæng, som de indgår i.

Fra sammenfletningen mellem eksisterende motorvej i nord i retning mod tunnelportalen i syd vil linjeføringen inddæmme følgende natur:

Ved det nye tilslutningsanlæg til Sydmotorvejen krydses et beskyttet vandløb, Næsbæk. Vandløbet fungerer som vandringskorridor for mindre pattedyr og padder. Derfor etableres to faunapassager med banketter til mindre pattedyr og padder, der sikrer vandløbets passage under motorvej og Ottelundevej. Der bliver etableret ledelinjer frem til passagerne i form af beplantninger og hegn. I forbindelse med etablering af faunapassage reetableres yderligere 0,3 km vandløb (Næsbæk).

Omtrent 100 m øst for den nye motorvej, isoleres to beskyttede vandhuller mellem den nye motorvej og den nye jernbane. Det ene vandhul er ynglelokalitet for lille vandsalamander, det andet er rastepads for fugle.

Der, hvor motorvejen passerer betalingsanlægget, isoleres fire beskyttede vandhuller mellem den nye motorvej og den eksisterende motorvej. I to af vandhullerne yngler lille vandsalamander.

Syd for Færgevej passerer den ny motorvej øst for to beskyttede vandhuller. Begge vandhuller isoleres mellem motorvej og eksisterende jernbane. Vandhullerne er ynglelokaliteter for lille vandsalamander.

Syd for Stengård Sø og vest for Gl. Badevej passerer den nye motorvej fire beskyttede vandhuller, der isoleres mellem motorvej og eksisterende jernbane. Et af vandhullerne er ynglelokalitet for grønbroget tudse, skrubtudse og grøn frø. Omtrent 200 m vest fra Gl. Badevej og lige øst for havnen ligger yderligere et beskyttet vandhul, der isoleres mellem den nye motorvej og den eksisterende jernbane. Vandhullet er ynglelokalitet for spidssnudet frø.

Derudover etableres yderligere en faunapassage med banketter til små pattedyr og padder ved krydsningen mellem den nye motorvej og den eksisterende jernbane. Den ny motorvej passerer øst for Stengård Sø, der er beskyttet og en del af det foreliggende udkast til vandplan for området, og som isoleres mellem den ny motorvej og eksisterende jernbane. Søen er ynglelokalitet for lille vandsalamander, skrubtudse og grøn frø og mulig fødesøgningsområde for vandflagermus.

I alt bliver 13 beskyttede vandhuller, herunder Stengård Sø, isoleret som følge af linjeføringen og det tekniske anlæg. Vandhullerne er levesteder for henholdsvis grønbroget tudse, spidssnudet frø, lille vandsalamander og grøn frø. Der etableres i relevante områder nye vandhuller for at styrke de isolerede bestande.

Syd for betalingsanlægget og Færgevej passerer den ny motorvej øst for det eksisterende jernbaneterræn. Jernbaneterrænet, som ikke påvirkes af projektet, er rastelokalitet for grønbroget tudse og levested for en række sjældne insekter, bl.a. natlyssværmer. Der er observeret dværgflagermus, brunflagermus, sydflagermus og vandflagermus ved jernbaneterrænet. Belysningen i driftsfasen vil blive tilpasset sådan, at påvirkningerne på dyrelivet begrænses. Der vil ikke blive opsat permanent lys langs motorvejen i det åbne land, og hvor belysning er nødvendig, f.eks. ved betalingsanlægget, vil der blive anvendt gult lys, der ikke tiltrækker insekter.

Der opsættes desuden på de relevante strækninger permanente paddehegn langs motorvejen og etableres en bred kombineret sti- og faunapassage syd om tunnelportalen for at sikre en spredningskorridor til padder og pattedyr.



Der vil langs linjeføringen i fornødent omfang blive opsat skilte mv. i det åbne land, der oplyser om det permanente anlæg, herunder tilkørselsforhold og betalingsanlæg mv.

Fra tilslutningen mellem eksisterende jernbane i nord i retning mod tunnelportalen i syd vil linjeføringen krydse følgende natur ud over, hvad der allerede er omtalt ovenfor under beskrivelse af motorvejsstrækningen:

Ved tilslutningen mellem den eksisterende og den nye jernbane krydses det beskyttede tilløb til Næsbæk. Der etableres en faunapassage med banketter til mindre pattedyr og padder, der sikrer vandløbets passage under eksisterende jernbane og den nye jernbane. Der bliver etableret ledelinjer frem til passagerne i form af beplantninger og hegn.

Nord for betalingsanlægget etableres en faunapassage med banketter til små pattedyr og padder for at modvirke yderligere fragmentering af landskabet og for at gøre det muligt for padder og mindre pattedyr at sprede sig på begge sider af motorvej og jernbane.

Kyst til kyst-projektet indebærer, at områder på havet inddrages permanent. Den nedgravede tunnel beskyttes med et lag af sten, som kystnært over en strækning på 450 m vil være hævet over eksisterende havbundsniveau. På større vanddybder vurderes det, at havbunden naturligt gendannes til samme naturmæssige niveau som i dag i løbet af en årrække. Det midlertidige tab af havbund medfører ingen væsentlige virkninger på plante- og dyresamfund i Femern Bælt.

En del af det permanente anlæg udgøres af de to nye landområder på hver side af Rødbyhavn, som dannes ved at nyttiggøre de opgravede havbundssedimenter til skabelse af et nyt naturområde. En del af den nye natur, som forventes etableret vil blive placeret på det nye landområde.

Vest for Rødbyhavn kommer der et naturområde med strandeng, overdrev og vandhuller. Øst for Rødbyhavn kommer der et naturområde med vådområde, græsningsarealer og overdrev. Området mod øst afsluttes med en klint af moræneler i ca. 7 m højde, hvor erosion tillades, så der udvaskes sand til strækningen øst for landområdet.

Etableringen af de nye landområder medfører et permanent tab af havbund, som især berører gaffeltangsamfundet i den danske del af Femern Bælt. Gaffeltang har en stor udbredelse i den vestlige Østersø, og det lokale tab vurderes ikke kritisk for gaffeltangsamfundets forekomst og funktion i den vestlige Østersø.

Det nye landområde vil påvirke et havbundsområde, hvor marsvin og sæler kun er registreret i begrænset omfang, og hvor der ikke er landgangspladser for sæler.

Dertil kommer et begrænset tab af strandeng på ca. 1 ha som følge af etableringen af adgangsveje til de nye strandarealer. Den tabte strandeng vil dog blive erstattet i forholdet 1:2.

Den ny Strandholm Sø etableres i Saksfjed Inddæmning i et område, hvor de landskabsmæssige elementer er fredede. Syd og nord for området findes større sammenhængende § 3-beskyttede naturområder i form af våd eng og strandeng. Hele området er udpeget som Natura 2000-område. Der vil være tale om en væsentlig ændring af de eksisterende landskabsforhold, men henset til arealernes nuværende anvendelse til landbrugsdrift er der tale om en positiv ændring i naturmæssig henseende.

Søens etablering, herunder anlægsarbejderne forbundet hermed vil ikke have væsentlige konsekvenser for de bilag II og IV-arter, som findes i de tilstødende områder. På selve arealet, hvor søen skal etableres, er der ikke konstateret forekomster af bilag II eller IV-arter. Søen vil styrke områdets botaniske kvaliteter samt områdets værdi som fuglekoloni. Endvidere vil søen medvirke til, at der opstår nye vokse- og levesteder for sjældne plantearter og pattedyr, padder og krybdyr.

Etableringen af den ny Strandholm Sø sker i Natura 2000-område nr. 173. Det kan med baggrund i den foretagne screening udelukkes, at etableringen af søen vil kunne have væsentlige negative påvirkninger i form af

skade på bilag II-arter eller bilag I-habitatnaturtyper på udpegningsgrundlaget i området. Det kan på baggrund af den foretagne screening udelukkes, at etableringen af Strandholm Sø vil kunne have væsentlige negative påvirkninger af områdets bevaringsmålsætninger. Tværtimod forventes søen at medvirke til målopfyldelsen af de foreliggende Natura 2000-planer for området. Blandt andet forventes søen at være til gavn for fuglearterne i udpegningsgrundlaget samt damflagermus, skæv vindelsnegl og stor vandsalamander.

#### *15.4.3.2. Påvirkning af naturforhold som følge af jernbanelandanlægget*

Banedanmark har gennemført undersøgelser af naturområder og vurderet de mulige påvirkninger af naturområder og beskyttede dyre- og plantearter i forbindelse med driften af jernbanelandanlægget.

Nedlæggelse af natur er beskrevet under anlægsfasen, mens isolering af natur, som skyldes den permanente tilstedeværelse af de fysiske anlæg, er beskrevet under driftsfasen.

Beskyttelse af naturen er et af de væsentlige hensyn, der er taget ved planlægning og projektering af jernbanelandanlægget. Det kan dog ikke undgås, at projektet vil have en række påvirkninger på omgivelserne, og der gennemføres derfor en række afhjælpende foranstaltninger, som kan medvirke til at undgå, mindske eller kompensere for miljøpåvirkninger fra en opgraderet og udbygget jernbane.

Det permanente jernbaneanlæg inddrager enkelte arealer, som er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3. Beskyttelsen indebærer som udgangspunkt et forbud mod at foretage ændringer i de beskyttede naturtyper. Det permanente anlæg vil endvidere påvirke en række beskyttede eller fredede arter, ved en øget barriereeffekt i forhold til eksisterende naturområder. Den øgede barriereeffekt skyldes primært den øgede trafik på banen og anlægget af et ekstra spor på en del af strækningen.

I forbindelse med udbygningen af jernbanelandanlægget etableres 44 faunapassager af forskellige typer. Jernbaneanlægget indebærer desuden, at 2 vandhuller bliver nedlagt og at en række andre vandhuller isoleres. Der bliver på den baggrund anlagt i alt 46 nye vandhuller, hvilket vil blive igangsat snarest efter anlægslovens vedtagelse, med henblik på etablering før den egentlige anlægsstart. Udbygningen vil ligeledes berøre et engareal, omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, og der anlægges et ca. 0,85 ha stort erstatningsareal.

Anlægsarbejderne nødvendiggør også, at der fældes op til ca. 13 ha. fredskov. Som følge heraf etableres erstatningsskov på i alt ca. 26 ha.

Ved opgraderingen og udbygningen af jernbanen krydses to Natura 2000-områder. Det er Habitatområde 194, hvor underføringerne af Valmosegrøften og Vasegrøften ombygges og Natura 2000-område nr. 173, hvor der sker en udvidelse af Kong Fr. den IX's Bro over Guldborgsund og en udvidelse af banen gennem det på Lolland beliggende landområde, Nagelsti Engmose.

På baggrund af de gennemførte konsekvensvurderinger vurderes det, at de anlægsarbejder, der gennemføres i forbindelse med udbygningen af jernbanen ikke vil medføre væsentlig påvirkning på arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for Natura 2000-områderne. Mulighederne for at opnå bevaringsmålsætningerne vil således ikke blive forringede.

#### *15.4.4. Påvirkning af kulturhistoriske forhold*

##### *15.4.4.1. Påvirkning af kulturhistoriske forhold som følge af kyst til kyst-projektet*

Kyst til kyst-projektet gennemføres både på land og til vands i områder, hvor der findes forskellige kulturhistoriske forhold i form af fredede fortidsminder, beskyttede diger, kirkeomgivelser, kulturområder og fredede områder. I det omfang kyst til kyst-projektet får betydning for disse forhold, vil der blive foretaget passende foranstaltninger.

Ifølge de marinarkæologiske undersøgelser ligger der to skibsvrag af betydning, der hvor den faste forbindelse over Femern Bælt etableres. Det ene vrage ligger i tysk farvand og det andet i dansk farvand. Dykkerundersøgelser af begge vrage blev færdiggjort i sommeren 2012.

Det vurderes, at kyst til kyst-projektet ikke påvirker de kendte vrage og vragområder i den faste forbindelse over Femern Bælts driftsfase. Det kan dog blive aktuelt at foretage kontrol af, at området og den in situ-sikring af vrage, der er gennemført, ikke påvirkes i negativ retning.

De værdifulde kulturmiljøer i undersøgelsesområdet er kortlagt af Museum Lolland-Falster. Der er i alt kortlagt 29 kulturmiljøer, hvoraf seks er prioriterede kulturmiljøer, da de er vurderet som særligt værdifulde på lokalt eller regionalt niveau. De seks prioriterede kulturmiljøer er Rødby som købstad og stationsby, fugleflugtslinjen, stormflodsdiaget, Rødbyhavn, sukkerindustriens kulturmiljø samt Rødbyfjord med Lidsø.

Beskyttede sten- og jorddiger, kulturarvsarealer og kirkernes beskyttelsesområder (fjernvirkning) er ligeledes vurderet at have stor betydning, herunder en fredet gravhøj (Hylde-høj), Rødbyhavn Kirke og en fredet skanse ved Lalandia.

Det må desuden vurderes at have konsekvenser for kulturmiljøerne Rødbyhavn og fugleflugtslinjen, hvis færgetrafikken ophører. Byens rolle i forhold til at skabe forbindelse mellem Danmark og Tyskland vil blive markant ændret. Havnemiljøet i Rødbyhavn er forbundet med en vis skibstrafik og afhænger således til dels af, om færgetrafikken opretholdes.

Ingen fredede fortidsminder, fredede bygninger eller beskyttede sten- og jorddiger vil være påvirket af kyst til kyst-projektet. Det gælder også for kirker og kirkeomgivelser og for arkæologiske lokaliteter.

Jernbanestrækningen betyder, at halvdelen af et levende hegn må fjernes, men da hegnet er yngre og ikke indgår i en kulturhistorisk sammenhæng, er påvirkningen ikke-væsentlig.

Diget som kulturmiljø inddrages kun i begrænset omfang til tunnelportalen. Tunnelportalen gennemskærer diget øst for Rødbyhavn og vil her inddrage 200-300 m samt ændre den visuelle oplevelse af diget markant. Tunnelportalen vil ikke kunne ses fra diget vest for Rødbyhavn, men det vil de ramper, som motorvej og jernbane kører på, inden de ledes ned i tunnelen.

Det nye landområde vil betyde, at diget på ca. 8 km af det 63 km lange Lollandske dige ikke længere ligger ud til havet. Diget vil dog opretholde sin funktion i forhold til at sikre mod stormfloder. Landområdet påvirker digets kulturhistoriske værdi ved, at det ikke længere ligger ved havet. På den anden side kan man se det nye landområde som endnu et menneskeskabt element i det udprægede kulturlandskab. Efter en årrække vil landområdet fremstå som en integreret del af kulturmiljøet.

Samlet kan det siges, at tabet af kulturhistoriske værdier er begrænset.

#### *15.4.4.2. Påvirkning af kulturhistoriske forhold som følge af jernbanelandanlægget*

Jernbanelandanlægget passerer områder, hvor der findes forskellige kulturhistoriske lokaliteter i form af fredede fortidsminder, beskyttede diger, kirkeomgivelser, kulturområder og fredede områder. De miljømæssige konsekvenser for kulturarven i driftsfasen knytter sig til påvirkning af et fredet område og visuelle påvirkninger af kirkeomgivelser og kulturmiljøer.

Jernbaneanlægget passerer igennem det fredede område Østerskov øst for Glumsø under Næsbyholm og Bavelse Godser. Fredningen skal bl.a. sikre, at områderne for en samlet herregård, herunder Østerskov, bevares i det væsentlige i dens nuværende tilstand, således at ejendommenes karakter af landbrugs- og skovbrugsjendom under herregårdsdrift opretholdes. Ved driften skal der tages hensyn til bevarelsen af de landskabelige og naturvidenskabelige værdier. Derudover skal offentlighedens adgang sikres ad veje og stier i skovene.

Kurveudretningen samt elektrificeringens master og ledninger sker indenfor landskabsfredningen, og vil have betydning for oplevelsen af det fredede område. Projektet vurderes samlet set dog at have moderat betydning for oplevelsen af det fredede område, selvom der fjernes træer i skoven langs banen, da den eksisterende bevoksning til dels vil skjule master og ledninger.

Elektrificering og udbygning af banen vil visuelt berøre kirkeomgivelseszoner ved en række kirker. Ved passagen af de fleste kirker vil jernbaneanlægget ikke forringe samspillet mellem kirke og landskab eller landsbymiljø væsentligt. Ved tre kirker sker udbygningen af banen på tværs af kirkeomgivelseszonen, hvilket vil påvirke den visuelle oplevelse af kirken i det åbne landskab.

Der findes i alt 19 beskyttede jorddiger i umiddelbar nærhed af jernbanelandanlægget. Ved elektrificering og udbygning af jernbanen vil fire jorddiger, der alle er lige skovdiger, permanent blive afkortet med op til 15 meter i den ende, der grænser op mod jernbanen. Påvirkningen af digerne vurderes generelt at være relativt begrænset, da hovedparten af digerne fortsat vil være intakte, herunder deres forløb og fortælleverdi i landskabet.

Langs jernbanen findes en række kulturmiljøer, der afspejler væsentlige træk af den samfundsmæssige udvikling. Ved udbygning af jernbanen vil 15 af de udpegede kulturmiljøer blive berørt direkte af en mindre arealinddragelse langs jernbanen.

Kulturmiljøet omkring den tidligere Orehoved Station vil især blive påvirket af køreledningsmaster og -ledninger, der vil forstyrre det eksisterende miljø. Også ekspropriation af muligheden for beboelse i stationsbygningen vil påvirke kulturmiljøet. Påvirkningen vurderes at være væsentlig ved nedrivning af stationsbygningen. Kulturmiljøet vil blive dokumenteret inden nedrivning af bygningerne.

Kulturmiljøet i Nørre Alslev grænser op til banen på begge sider og er i høj grad præget af jernbanen. Elektrificering og udbygning af banen påvirker de kulturhistoriske elementer ved arealinddragelse, opsætning af delvis gennemsigtig støjskærm forlods overtagelse og ekspropriation af muligheden for beboelse i 17 bygninger og dermed en nedrivning af en række bygninger. Påvirkningen vurderes at være væsentlig, og den kræver dokumentation af kulturmiljøet inden nedrivninger. Påvirkningen begrænses i det omfang stationsbygningen, det gule pakhús og husrækken øst for stationen bevares.

Også kulturmiljøet i Eskilstrup grænser op til banen på begge sider og er i høj grad præget af jernbanen. Elektrificering og udbygning af banen påvirker de kulturhistoriske elementer ved arealinddragelse, opsætning af støjskærm, forlods overtagelse og ekspropriation af muligheden for beboelse i tre bygninger og nedrivning af disse. Det vurderes, at kulturmiljøet påvirkes i mindre omfang, da de påvirkede bygninger er mindre væsentlige i kulturmiljøet.

Etablering af en vejbro over jernbanen syd for den eksisterende overskæring vil påvirke kulturmiljøet i Eskilstrup i højere grad. Der anlægges en vejdæmning, der vil være relativt markant i byen samt eksproprieres boliger. Påvirkningen vurderes at være væsentlig.

I kulturmiljøet omkring den tidligere Tingsted Station er de bærende kulturhistoriske elementer den gamle stationsbygning og forsamlingshuset. Begge ligger tæt på banen, og muligheden for beboelse eksproprieres som en følge af vibrationer. Etablering af køreledningsmaster og -ledninger vil også ændre omgivelserne og forstyrre det kulturhistoriske miljø. Påvirkningen vurderes at være væsentlig ved nedrivning af stationsbygning og forsamlingshus. Kulturmiljøet vil blive dokumenteret inden påvirkning ved nedrivning af bygningerne.

Ved udbygning af Kong Frederik IX's Bro over Guldborgsund vil broen blive mere dominerende, og især kørestrømsanlægget vil påvirke den kulturhistoriske værdi, der knytter sig til sundet.

Ingen fredede eller bevaringsværdige bygninger berøres direkte ved opgradering og udbygning af jernbanen. Som følge af vibrationsniveauet fra jernbanen eksproprieres 13 bygninger med middel til høj bevaringsværdi. De kan efterfølgende sælges til beboelse eller andre formål, men der vurderes at være begrænsede muligheder for salg eller udlejning. Det må derfor forventes, at de fleste af disse bygninger vil blive nedrevet.

For at skabe mulighed for at finde anden anvendelse for bygningerne forventes det, at eksproprierede bygninger tilbydes overdraget til beliggenhedskommunerne, inden nedrivning iværksættes.

#### *15.4.5. Påvirkning af vandløbs- og afvandingsforhold fra kyst til kyst-projektet*

En stor del af de arealer, der anvendes til det permanente anlæg, er inddæmmet og tørlagt fjordbund. Afvandingen sker via et net af grøfter og pumper ved kystdiget til Femern Bælt. Vandløbene i området fremstår som grøfter og en del er helt eller delvist rørlagte. Af hensyn til det permanente anlæg omlægges en del af de eksisterende vandløb, herunder også med henblik på at tilgodese afvanding fra det permanente anlæg.

Flere rørlagte og åbne vandløb forlægges eller omlægges af hensyn til linjeføringen på Lolland, herunder både motorvejen og jernbanen. Der vil i den forbindelse blive etableret nye, våde underføringer. Det gælder bl.a. den beskyttede Næsbæk, der bliver underført linjeføringen og ny tilkørselsvej til motorvejen, Ottelundevej, i en faunapassage.

Der er to store søer i området, Strandholm Sø og Stengård Sø, som begge er blevet kunstigt etableret. Strandholm Sø er beliggende på linjeføringen umiddelbart efter landføringen på Lolland. Søen skal derfor nedlægges, men bliver fuldt kompenseret et nyt sted. Den nye sø vurderes at kunne etableres med god fysisk tilstand og at kunne opnå god økologisk tilstand. Virkningen af at flytte søen er med den forudsætning vurderet som ikke-væsentlig.

Af hensyn til det permanente anlæg og den fremtidige afvanding i området, vil der blive etableret en række regnvandsbassiner. Nedbør, der falder på befæstede arealer (motorvej, ramper og betalingsanlæg), løber via nedløbsbrønde til regnvandsbassiner med lukkemekanisme og olieudskillere. På den måde kan en væsentlig påvirkning på de vandløb, der skal modtage overfladevand, undgås.

Samlet set er konsekvenserne for vandløb og de berørte bredejere mv. i driftsfasen efter afværgeforanstaltninger vurderet som ikke-væsentlige.

#### *15.4.6. Påvirkning af rekreative forhold fra anlægsprojektet*

##### *15.4.6.1. Påvirkning af rekreative forhold fra kyst til kyst-projektet*

Mens en stor del af kysten vil være inddraget til gennemførelsen af kyst til kyst-projektet i anlægsfasen, vil de rekreative forhold på kyststrækningen ved Rødbyhavn være væsentligt forbedret i driftsfasen.

Der bliver etableret et nyt landområde med betydelige naturmæssige værdier, ligesom særligt indrettede strandarealer kan anvendes til badestrand og sportsaktiviteter. Dette vil være et resultat af landopfyldningen i forlængelse af udgravningen af tunnelrenden.

Endvidere vil stien på digekronen vest og øst for Rødbyhavn blive fuldt retableret, når anlægsfasen er afsluttet og dermed indgå i et fremtidigt stisystem i lokalområdet. I forbindelse med retablering af diget og stien på digekronen øst for Rødbyhavn vil en ny sti på et dige syd om portalbygningen sikre, at stisystemet fortsat hænger sammen. Den nye sti ved tunnelportalen vil forlænge den eksisterende sti med ca. 1 km.

For så vidt angår fiskeri i driftsfasen vil der være påvirkninger som følge af de permanente arealinddragelser, nyt hårdt substrat udlagt til beskyttelse af sænketunnelen og mulige lokale ændringer i de hydrografiske forhold omkring de nye landområder. Det er vurderet, at virkningerne på det danske og tyske fiskeri fra anlæg og drift af en sænketunnel helt overvejende vil forekomme i nærzonen langs tunneltracéet (fastlagt til 500 m på hver side af linjeføringen) og ved kysterne, hvor de nye landområder etableres. Forskellige typer af fiskeri er undersøgt, herunder trawl- og garnfiskeri samt fiskeri med bundgarn, og det er vurderet, at projektet alene vil have en væsentlig og lokal virkning på bundgarnsfiskeriet. Virkningen sker i de områder, hvor de nye landområder etableres, og bundgarnsfiskepladser går tabt.

#### *15.4.6.2. Påvirkning af rekreative forhold fra jernbanelandanlægget*

Jernbanen grænser op til friluftsområder af forskellig karakter som skove, idrætspladser og parker, cykel- og stiforbindelser, vandløb, kyststrækninger og kolonihaver, der har rekreativ værdi. Påvirkningerne af de rekreative interesser langs jernbanen i driftsfasen vil hovedsageligt stamme fra støj fra togtrafikken, jf. ovenfor. Den visuelle effekt af kørestrømsledninger og master medfører, at jernbanen bliver mere synlig i landskabet. Omfanget af den visuelle effekt er bl.a. bestemt af beplantning langs banen. Derfor vil påvirkningen være mindst ved skovområder, hvor beplantning skjuler en del af jernbanen.

I driftsfasen vil de rekreative stiforbindelser være tilgængelige som i dag. Der vil derved ikke være direkte effekter fra jernbanelandanlægget, men der kan forekomme indirekte effekter som følge af visuelle gener, der kan have en mindre påvirkning af den rekreative værdi generelt.

En enkelt sti vil blive omlagt på en ca. 200 meter lang strækning ved Flintinge. Stien er en del af den nationale cykelrute nr. 8 Rudbøl-Møn. Stitunnelen under jernbanen nedlægges, og der etableres i stedet en ny stiforbindelse langs nordvestsiden af banen mellem Møllevej og stien, således at ruten opretholdes. To passager, der ikke indgår i et stinet, samt Hammersvej syd for Lov, lukkes. Det er den kommunalt ejede sti i Bangsebro, som forbinder Bangsebrovej med Smalbyvej, og stiunderføringen ved den private vej Tunnelen ved Sløsse.

De marine rekreative interesser påvirkes i større grad, idet den faste bro over Masnedsund med en frihøjde på fem meter medfører begrænsninger i forhold til gennemsejlingshøjden. Større skibe og lystbåde kan ikke sejle under den faste bro. De vil skulle sejle via den ny sejlrende, der etableres fra Kalve Strøm til Færgestrøm.

#### *15.4.7. Påvirkning af jord, grundvand og overfladevand fra jernbanelandanlægget*

I driftsfasen anvendes Roundup Bio med det aktive stof glyphosat, som kan give anledning til forurening af jord, grundvand og overfladevand. Dette er et almindeligt element i jernbanedriften. Banedanmark har fået generel dispensation til at sprøjte med pesticider i forbindelse med vedligeholdelse af eksisterende jernbanestrækninger. Det er Banedanmarks strategi, at begrænse sprøjtning mest muligt. Sprøjtning sker kun i sporkassen og doseringen er mindre end på de omgivende landbrugsarealer.

På baggrund af udenlandske undersøgelser vurderer Banedanmark, at den relativt lave dosering af glyphosat ikke vil give anledning til mærkbare påvirkninger af grundvandet. Det kan dog ikke udelukkes, at der på steder med særlige hydrogeologiske og geokemiske forhold kan ske nedsvivning af pesticider til grundvandet. Dette kan være særligt kritisk i de sårbare områder med tynde dæklag over grundvandsmagasinerne. I områder med tynde dæklag på strækningen mellem Ringsted og Orehoved ligger der ikke nogen store vandforsyninger, som kan trues.

En yderligere beskyttelse af grundvandet vil kunne opnås ved at friholde de særligt sårbare strækninger for sprøjtning, hvilket især gælder for områder med dæklag mindre end 10 meter. De driftsmæssige konsekvenser heraf kan være, at ukrudtet skal fjernes fysisk og ballasten udskiftes oftere. Det afklares i forbindelse med den generelle vedligeholdelse, om der skal udlægges særlige sprøjtefrie zoner på dele af banestrækningen.

I forbindelse med jernbanedrift kan der desuden forekomme forurening fra lokomotiver og togvogne med bl.a. olieprodukter, tjærestoffer og tungmetaller. Disse stoffer vil ikke forekomme i mængder, som giver anledning til mærkbare påvirkninger af grundvandet i forbindelse med den almindelige togtrafik. Faste installationer, der lagrer eller anvender olie, vil være spildsikrede anlæg. Der vil derfor ikke forekomme nogen betydelig ændring i risikoen for forurening af det primære grundvand, som følge af udbygning og elektrificering af banen.

Inden den opgraderede jernbane tages i drift, opdateres beredskabsplanerne, som beskriver de afværgetiltag, der skal igangsættes i tilfælde af ulykker med spild af større mængder miljøfremmede stoffer langs banestrækningerne. I beredskabsplanen skal særligt sårbare områder for grundvand og natur være udpeget, så afværgeforanstaltningerne kan tilpasses derefter.

### *15.5. Miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet i anlægsfasen*

#### *15.5.1. Støj, vibrationer og støv fra anlægsprojektet*

##### *15.5.1.1. Støj, vibrationer og støv fra kyst til kyst-projektet*

Kyst til kyst-projektet vil i anlægsfasen kunne give anledning til påvirkning af omgivelserne i form af støj, vibrationer og støv.

Placeringen af kyst til kyst-projektet, herunder særligt tunnelementfabrikken betyder, at der samlet set er tale om støjgener i et begrænset geografisk område ved Rødbyhavn med lav befolkningstæthed og i forholdsvis begrænsede perioder af den samlede anlægsperiode på ca. 6½ år. Der er således allerede i forbindelse med lokaliseringen af anlægsarbejderne, herunder særligt tunnelementfabrikken, foretaget en forebyggelse af, at anlægsarbejdernes støjpåvirkning på omkringliggende beboelser og virksomheder ikke vil udgøre et betydeligt problem i anlægsperioden.

En række aktiviteter i anlægsfasen vil være støjende og påvirke omgivelserne i kortere eller længere tid. Dette drejer sig navnlig om etableringen og driften af tunnelementfabrikken samt landopfyldningen vest for Rødbyhavn.

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

Der er ved planlægningen af anlægsaktiviteterne indarbejdet en række støjreducerende tiltag med henblik på at forebygge støjgener. Det er således planlagt, at:

- Flest mulige anlægsarbejder udføres inden for normal arbejdstid.
- Der anvendes maskiner/metoder, der ikke støjer unødigt.
- Produktionsanlæggene er planlagt placeret længst muligt fra eksisterende tætte bebyggelser.
- Der etableres et dige omkring produktionsanlæggene på et så tidligt tidspunkt som muligt, som vil fungere som støjvold.
- Gennem anvendelse af søtransport begrænses vejtrafikken.

Der påtænkes placeret permanente støjmålestationer i udvalgte referencepositioner tæt ved anlægsarbejderne. Målingerne vil løbende dokumentere sammenhængen mellem støjhåndteringsplanerne og de faktiske forhold.

Entreprenørerne vil blive pålagt at udarbejde relevant informationsmateriale i tilfælde af særligt støjende aktiviteter. Informationsmaterialet skal godkendes af Femern A/S og udsendes til potentielt berørte beboere og virksomheder, inden aktiviteten udføres.

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

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

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

Det er vurderet, at der ikke vil være bygningsskadelige vibrationer i anlægsfasen, da boliger i umiddelbar nærhed af anlægsområdet allerede er overtaget eller forventes at blive det. For en sikkerheds skyld vil der dog inden anlægsstart blive udført fotoregistrering på bygninger tæt på arbejdsstederne, hvorved evt. skader vil kunne dokumenteres.

Anlægsarbejdet, der er forbundet med etableringen af det vestlige landområde, består i etablering af en stensætning, som danner rammen for selve landopfyldningen. Landopfyldning vil ifølge VVM-redegørelsen mv. ikke give anledning til støj, der overstiger 70 dB, indenfor normal arbejdstid. I øvrige tidsrum herunder om natten kan støjen være op til 55 dB på facaden af boliger, herunder navnlig i forhold til Lalandia. Sidstnævnte situation vil have en varighed på 2-3 måneder per berørt bolig.

Anlægsarbejderne, der er forbundet med etableringen af tunnelementfabrikken, vil medføre en betydelig støjpåvirkning. Det vil navnlig være pæle- og spunsarbejder samt jordarbejder med entreprenørmaskiner, som vil medføre den største støjpåvirkning. Ifølge VVM-redegørelsen mv. vil arbejdet med anlægget af tunnelementfabrikken medføre, at boliger i det sydvestlige hjørne af Hyldtofte Østersøbad kan blive udsat for støj med niveauer op til 45 dB. Øvrige boliger vil ikke blive udsat for støj målt på facaden, der overstiger 40 dB uden for normal arbejdstid. I dagperioden inden for normal arbejdstid kan der blive anvendt mere materiel end i øvrige tidsrum, men det vurderes, at støjen ikke vil overstige 70 dB på facaden af boliger.

Driften af arbejdshavnen og tunnelementfabrikken forventes at vare i få år. Der vil være støjende aktiviteter i form af bl.a. anløb af skibe i døgndrift, transport af grus og sten på fabriksområdet, nedknusning af spildt og kasseret beton. Ifølge VVM-tillægget vil støjen fra tunnelementfabrikken ikke overstige 70 dB i dagperioden indenfor normal arbejdstid samt lørdage (7-14) og 40 dB i øvrige perioder på facaden af boliger.

Efter afslutningen af produktionen af tunnelementer fjernes tunnelementfabrikken igen. Over en periode på 9-12 måneder fjernes betonfundamenter og spunsjern optages. Arbejdet udføres i dagperioden inden for normal arbejdstid, og støjpåvirkningen vil i henhold til VVM-tillægget ikke være over 70 dB på facaden af boliger.

I forbindelse med anlæg af tunnelportal og ramper vil der blive etableret et betonblande anlæg. Støjen fra dette anlæg er sammenlignelig med støjen fra tunnelementfabrikken og skal lige som dette anlæg have en miljøgodkendelse. Ifølge VVM-tillægget vil støjen fra tunnelementfabrikken ikke overstige 70 dB i dagperioden indenfor normal arbejdstid samt lørdage (7-14) og 40 dB i øvrige perioder på facaden af boliger.

I forbindelse med etablering af spuns vægge ved transformerstationen tilknyttet jernbanelandanlægget og ved betalingsanlægget forventes disse nedbragt med vibrator inden for normal arbejdstid eller om aftenen. Nedbringning med vibrator støjer væsentligt mindre end nedbringning ved ramning. Det kan dog ikke helt udelukkes, at der kan være behov for at anvende ramning til dette arbejde. Hvis ramning mod forventning er nødsaget til at foregå om aftenen, vil færre end 15 fritliggende boliger blive udsat for støj over 55 dB.

Nedramning af køreledningsmaster, jordarbejde, sporarbejde, aktivitet på oplagspladser mv. vil fortrinsvis ske inden for normal arbejdstid og om aftenen. Der forventes som udgangspunkt ikke at blive udført støjende aktiviteter i forbindelse med anlæg af jernbanen om natten. Bliver det dog mod forventning nødvendigt at udføre anlægsaktiviteter, der omfatter jordarbejder, sporbygning, nedrivning eller oplagsaktiviteter, men ikke nedramning af køreledningsmaster, vil færre end 25 fritliggende boliger blive udsat for støj over 40 dB. Det bemærkes, at de situationer, hvor ejendommene pr. aktivitet vil blive berørt af støj over 40 dB, kun vil optræde i kortere perioder af få ugers varighed, når anlægsaktiviteterne gennemføres på de delstrækninger, der er tættest på ejendommene.

Udgravningen af tunnelrenden, etablering af landopfyldningen samt anlægsarbejderne generelt vil resultere i, at der i arbejdsområdet etableres betydelige oplag af bl.a. jord og havbundssedimenter, som genanvendes i kyst til kyst-projektet, herunder navnlig til landopfyldning.

Anlægsarbejdet vil blive tilrettelagt således, at det ikke medfører unødige støvgener, men det kan imidlertid ikke udelukkes, at der vil være tørre perioder, som i kombination med blæst kan føre til, at der blæser støv fra oplagene



af jord og havbundssedimenter til de nærliggende omgivelser. Kørsel på arbejdsveje vil ligeledes i sådanne perioder kunne medføre støv. Støvgener vil f.eks. blive søgt imødegået ved vanding, såfremt dette måtte blive aktuelt.

Derudover vil håndtering af materialer i forbindelse med produktionen af tunnelementer og ved betonproduktionen for portalbygværk og ramper kunne generere støv, ligesom der kan komme støv fra de oplagrede materialer. Dette vil dog blive begrænset ved overdækket opbevaring af hovedparten af materialerne.

#### *15.5.1.2. Støj og vibrationer fra jernbanelandanlægget*

Anlægsarbejderne på strækningen fra Ringsted til syd for Holeby vil medføre støj, der kan være til gene for jernbanens naboer. Den samlede anlægsperiode for jernbanelandanlæggene forventes at strække sig over i alt ca. 5 år, fra 2014 til 2019. Efter denne periode vil der være yderligere aktiviteter i forbindelse med elektrificering af banen, hvor der bl.a. skal etableres fundamenter til køreledningsmaster på hele strækningen.

En væsentlig del af anlægsarbejdet sker kontinuert på banestrækningerne og omfatter aktiviteter, der flytter sig langs sporet, herunder forberedende arbejder, jordarbejder, sporarbejde, ballastrensning, etablering af køreledninger og støjskærme. Den enkelte nabo vil derfor i mange tilfælde opleve, at anlægsarbejdet og støjen i perioder er tæt på, mens det i andre perioder udføres på større afstand og dermed giver anledning til mindre støj for den enkelte. Man må dog forvente, at de anlægsarbejder, der omfatter sporforlægninger og større jordarbejder, kan foregå samtidig på hele strækningen. Der vil være midlertidige oplag af overskudsjord og andre materialer, som medfører længerevarende aktivitet på samme sted.

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

Konsekvensvurderingen er baseret på en beskrivelse af hvilke typer af anlægsarbejder, der forventes at forekomme på de enkelte lokaliteter langs strækningen og i hvilke tidsperioder. Der er samtidig gennemført en screening af støjkonsekvenserne ved transport af materialer og jord ad offentlige veje.

Der er gennemført en detaljeret analyse af anlægsarbejdet for at beskrive de støjmessige konsekvenser for jernbanens naboer i anlægsfasen. Analysen er baseret på identifikation af det støjende materiel, der vil blive anvendt, fx køretøjer, entreprenørmaskiner, nedramning af spuns og pæle og de specielle maskiner, der anvendes til sporarbejderne.

En stor del af anlægsarbejderne kræver, at sporene spærres og banen lukkes helt for trafik. Det er en generel målsætning, at trafikken på jernbanen afbrydes i så korte perioder som muligt. Det betyder imidlertid, at en del af anlægsarbejderne skal gennemføres døgnet rundt alle ugens dage.

Der er desuden en række steder, hvor anlægsarbejderne udover den egentlige jernbane også omfatter andre konstruktioner, der medfører anlægsaktivitet på samme lokalitet over længere perioder. Det drejer sig i sær om følgende steder:

- Sporforlægningen nord for Glumsø samt en omfattende ombygning af Glumsø Station. Disse arbejder gennemføres i 2018 – 2019.
- Ombygning af bro over jernbanen, Rampen i Næstved, som gennemføres fra slutningen af 2016 – slutningen af 2017.
- Ombygning af bro over jernbanen, Østre Ringvej i Næstved, som gennemføres fra 2. kvartal 2018 – 2. kvartal 2019.
- Forlægning af sporet syd for og gennem landsbyen Ring. Arbejdet udføres fra 2. kvartal 2017 til 3. kvartal 2018.
- Ombygning af bro over jernbanen, Næstvedvej i Vordingborg, som gennemføres fra 2. kvartal 2016 til 4. kvartal 2017.
- Vordingborg Station skal ombygges. Det sker fra 1. kvartal 2017 til 2. kvartal 2018.

- En ny Masnedssundbro til jernbanen. Det sker fra 1. kvartal 2016 til 2. kvartal 2018
- Ombygning af Nr. Alslev Station sker fra 2. kvartal til 3. kvartal i 2019.
- Ombygning af Eskilstrup Station sker over to perioder, fra 1. kvartal til 3. kvartal 2016 og 2. kvartal 2017 til 4. kvartal 2017.
- Ombygning af Nykøbing Falster Station sker fra 2. kvartal til 3. kvartal 2017 og 2. kvartal til 3. kvartal 2019.
- Ombygning af Kong Frederik den IX's Bro i Nykøbing Falster sker fra 1. kvartal 2017 til 1. kvartal 2019.
- Anlæg af en station ved Holeby sker fra 2. kvartal 2016 til 2. kvartal 2018.
- Ombygning af en række mindre broer i det åbne land. Det sker på hele strækningen i perioden 2014 – 2018.

Det må forventes, at der overalt på strækningen fra Ringsted til syd for Holeby derudover kan forekomme mindre, kortvarige aktiviteter både før og efter de egentlige anlægsarbejder.

Undersøgelsen af alle lokaliteter og strækninger illustrerer, at det er de boliger, der ligger helt tæt på jernbanen og anlægsarbejderne, der kan blive udsat for støj over 70 dB(A). For de enkelte lokaliteter ligger antallet af berørte boliger fra ingen til 200 i de større byer. Ballastrensning, som er meget støjende, kan kortvarigt medføre støj over 70 dB(A) ved op til 300 – 400 boliger ad gangen langs lange strækninger eller langs strækninger gennem en større by, fx Næstved.

Når de støjende anlægsaktiviteter foregår udenfor dagtimerne, og støjpåvirkningen sammenholdes med indsatsgrænsen på 40 dB(A) kan antallet af boliger, der udsættes for væsentlig støj have et væsentligt større omfang. Det samlede antal boliger, der kan blive udsat for støj over 40 dB(A) i kortvarige perioder, når der f.eks. foretages nedramning af fundamenter til kørestrømsmaster eller udføres ballastrensning, kan være op til ca. 25.000 boliger langs hele strækningen. De omtalte aktiviteter vil dog typisk være af kortvarig karakter for den enkelte bolig, idet rammearbejde, sporarbejder og ballastrensning er aktiviteter med kortere varighed ud for den enkelte bolig, fordi de flytter sig ad jernbanesporet.

Samlet set vil et stort antal boliger således kunne blive udsat for støj fra anlægsaktiviteterne. Om de bliver udsat for væsentlige støjgener afhænger af en lang række forhold.

Generelt vil det blive krævet af entreprenørerne, at de skal sikre en hensigtsmæssig tilrettelæggelse af arbejdet med anvendelse af støjsvagt materiel og støjsvage arbejdsmetoder, hvor det er muligt. For at begrænse genevirkningen af støjen tilstræbes anlægsarbejderne gennemført i dagtimerne i de områder, hvor anlægsarbejdet ligger tæt på boliger.

I stedet for ramning af spuns med hydraulisk hammer kan der f.eks. anvendes forboring og/eller vibrering. Alternativt kan arbejdsprocesserne afskærmes i forhold til støj, om end det er kompliceret og bekosteligt. Specielt ved ramning af master/pæle vil det være muligt med afskærmning på rambukken eller med flytbare skærme at dæmpe støjbelastningen fra denne proces. Erfaringsmæssigt skal man dog ikke forvente at kunne dæmpe mere end højst 5-7 dB.

I praksis er det imidlertid vanskeligt at holde støjen under kriterieværdierne ved store anlægsarbejder, fordi der er så få muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og fordi arbejdet nødvendigvis må udføres tæt på boligområder.

For at forberede naboerne på anlægsarbejdet vil anlægsmyndigheden løbende informere om anlægsarbejdets art, arbejdsperioder suppleret med særskilt information inden igangsættelse af anlægsarbejder, der kan medføre væsentlige støjgener.

Hvor anlægsarbejderne gennemføres i nærheden af beboelse, varsles der særskilt om støjende arbejde.

Anlægsarbejdet vil også give anledning til øget trafik på et antal, typisk mindre veje, der normalt har en begrænset trafik. Den øgede tunge trafik i anlægsperioden, som også omfatter perioder om aftenen og natten, vil medføre et øget trafikstøj niveau langs de berørte veje. Det er dog kun langs ni vejstrækninger, at støjen øges mærkbart med mere end 3 dB. Langs to af disse vejstrækninger vil støjen fortsat være mindre end 58 dB, som er den vejledende grænseværdi for vejstøj.

Når trafikken fordeles på større veje, vil den blive spredt og have lille eller i praksis ingen betydning for den samlede vejstøj.

På baggrund af ovenstående vurderes det, at støjgenerne fra trafikken i anlægsfasen er af begrænset omfang, da det er få vejstrækninger, hvor støjen i en begrænset periode øges mærkbart.

Det vurderes, at anlægsarbejdet ikke vil give anledning til vibrationer af en styrke, der kan medføre bygningsskader.

Der vil før udførelsen af de vibrationstunge arbejder i jernbanelandanlæggets gennemførelse blive foretaget fotoregistrering af de bygninger, som ligger helt tæt på byggeområderne. Endvidere kan der i særlige tilfælde etableres en løbende overvågning af de mest udsatte bygninger, mens anlægsarbejdet står på. Det sikrer, at man kan kontrollere og forebygge skader under anlægsarbejdet og i fornødent omfang stoppe arbejdet midlertidigt.

#### *15.5.2. Affald fra kyst til kyst-projektet*

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

Transport af affald udgør en lille del af miljøpåvirkningen ved affaldshåndtering i forhold til den miljøgevinst, der er ved genanvendelsen af affaldet samtidig med, at antallet af transportere vurderes at være ubetydelige i forhold til den samlede vej- og skibstransport i regionen.

#### *15.5.3. Påvirkning af naturforhold fra anlægsprojektet*

##### *15.5.3.1. Påvirkning af naturforhold fra kyst til kyst-projektet*

Naturpåvirkningerne i anlægsfasen er relateret til linjeføringen på Lolland ved anlæg af ny jernbane og motorvej, linjeføringen på søterritoriet, hvor tunnelen nedgraves, projektområdet med navnlig tunnelementfabrik og camp samt landopfyldningen ud for Lolland på hver side af Rødbyhavn.

Samlet set vurderes der at ske betydelige påvirkninger af naturmæssige interesser i anlægsfasen, herunder særligt som følge af inddragelsen af naturområder til produktionsfaciliteterne. Med de planlagte afværgeforanstaltninger, herunder navnlig ved etablering af ny natur, vurderes denne påvirkning dog at kunne udlignes, så der på sigt udvikler sig lignende naturværdier i nærområdet, hvorved den økologiske funktionalitet opretholdes.

I anlægsfasen bliver der inddraget [ca. 239] ha til midlertidige formål i et område, der bl.a. rummer en økologisk forbindelse og flere naturområder. Som nævnt ovenfor bliver der inddraget [ca. 101] ha til det permanente anlæg. Der sker ikke arealinddragelse af arealer beliggende i Natura 2000-områder, fredede områder eller i særlige lokale naturområder udpeget i kommuneplanen.

Ved tilslutningen mellem den eksisterende motorvej og den nye motorvej vil anlægsarbejdet krydse det beskyttede vandløb, Næsbæk, når tilslutningsanlægget etableres. Vandløbet fungerer som vandringskorridor for padder og mindre pattedyr.

Øst for Strandholmsvej nedlægges et beskyttet vandhul ca. 600 m syd for tilslutningsanlægget til den eksisterende motorvej. Vandhullet er ynglelokalitet og levested for stor vandsalamander. Der nedlægges to beskyttede vandhuller i området syd for krydsningen mellem den eksisterende jernbane og den ny motorvej og ca. 300 m vest for T-krydset mellem Strandholmsvej og Humlegårdsvej. Det ene vandhul er ynglelokalitet og levested for lille vandsalamander. I alt bliver tre beskyttede vandhuller nedlagt som følge af linjeføringen og det tekniske anlæg.

Rundt om hele anlægsområdet syd for betalingsanlægget opsættes midlertidige paddehegn for at sikre, at vandrende padder ikke køres over af anlægstrafik.

Strandholm Sø samt de omkringliggende arealer med strandeng nedlægges. Søen er kunstigt etableret og er specielt om vinteren rastelokalitet for flere fuglearter. Ved søen yngler rødrygget tornskade. Strandholm Sø reetableres i forholdet 1:1 for søfladen. Omkring søen etableres et naturområde af samme størrelse, hvormed det samlede areal med ny natur for søen bliver 1:2. Strandengsarealerne reetableres i forholdet 1:1 på nuværende landområder, og yderligere 1:2 på de kommende landindvindinger syd for Lollands nuværende kyst.

Det Lollandske dige vil blive permanent bortgravet for så vidt angår den del, der berøres af tunnelportalen. På diget findes den beskyttede naturtype strandoverdrev. Diget er rastelokalitet for grønbroget tudse og levested for en række sjældne plante- og insektarter, bl.a. ager-kohvede og okkergul pletvinge. Et nyt dige rundt om tunnelportalen vil blive etableret. Overfladejorden fra det oprindelige dige vil blive spredt på hovedsageligt den del af diget, som skal genetableres ved tunnelementfabrikken for at øge mulighederne for, at der udvikler sig natur med lignende værdier, som den der påvirkes. Derudover etableres ny natur for det inddragede strandengsareal ved diget i forholdet 1:1 på eksisterende landområder og i forholdet 1:2 på de kommende landindvindinger syd for Lollands kyst. Den samlede nye natur bliver således i forholdet 1:3.

En del af diget på Lolland vil blive fjernet som følge af etablering af tunnelementfabrikken ud over den del, der fjernes af hensyn til tunnelportalen. I alt fjernes diget på en strækning af 2,5 km. De stier, som bliver midlertidigt påvirket af tunnelfabrikken og det øvrige anlægsbyggeri, erstattes i anlægsfasen med stier uden om de berørte områder. Efter anlægsfasen fjernes tunnelementfabrikken. Diget vil blive reetableret på nær på den 200-300 meter lange strækning, hvor tunnelen ilandføres. Overfladejord vil blive lagt tilbage på diget. Genskabelsen af diget og de omkringliggende arealer er en væsentlig del af afværgeprojektets langsigtede virkninger på kystlandskabet, herunder dets betydning for dyre- og planteliv.

De arealer, der er beskyttet af naturbeskyttelseslovens § 3, og som bliver inddraget midlertidigt i anlægsfasen, er i øvrigt:

- ca. 13,9 ha strandeng
- ca. 0,5 ha mose
- ca. 7,3 ha eng
- ca. 0,1 ha overdrev
- 7 vandhuller
- 3 km vandløb/grøft

Flere rødlistede sommerfugle mister i anlægsfasen en del af deres levested på diget, ligesom der især i anlægsfasen vil være en barriere mellem jernbaneterrænet og Saksfjed Inddæmning. Passagemuligheder og levesteder på diget genetableres i vidt omfang i driftsfasen.

Der vil gennem anlægsfasen blive etableret større områder med ny natur, som bl.a. skal sikre levesteder for de beskyttede arter. Derudover sikres det som en del af projektet, at der opsættes midlertidige paddehegn omkring projektområdet og tilkørselsveje, som forhindrer skader på paddebestande og andre smådyr under anlægsarbejderne.

Det sedimentspild, som grave- og indbygningsarbejderne i Femern Bælt medfører, vil udgøre en kortvarig, væsentlig påvirkning af vandets indhold af suspenderet sediment i nærområdet. Den afledte midlertidige påvirkning af havets plante- og dyreliv vurderes dog ikke at udgøre nogen væsentlig virkning på havmiljøet.

Den forringede sigtbarhed i vandet som følge af sediment vil i anlægsfasens første par år betyde en forbigående mindre vækst af kystnære makroalgesamfund og af ålegræsset i Rødsand Lagune uden dog at reducere makroalgesamfundenes eller ålegræssets udbredelse. Den forringede sigtbarhed i vandet vurderes også at påvirke fødesøgningen for en række rastefugle. Da fødemængden i området er stor, og den forringede sigtbarhed er relativt kortvarig, vurderes der ikke en væsentlig øget dødelighed hos fuglearterne.

Der vil i anlægsfasen endvidere ske et lokalt tillæg til den naturlige aflejring af sediment, som kan påvirke plante- og dyrelivet på havbunden. Den lokale aflejring af sediment vil dog være så lille, at det ikke vurderes at have nogen væsentlig virkning på hverken plante- eller dyresamfund.

Det vurderes ikke, at anlæg af sænketunnelen vil have nogen væsentlig virkning for de fiskearter, der er i Femern Bælt, herunder for fiskenes gydning, opvækst, fødesøgning og vandring.

For så vidt angår havpattedyr er det kun marsvin, der kan påvirkes af kyst til kyst-projektet, da undersøgelser af sælers bevægelsesmønstre har kortlagt, at sæler primært søger føde langt fra projektområdet.

For marsvin kan der i anlægsfasen periodevis forventes en vis påvirkning på grund af øget støj under vandet fra gravearbejdet og pæleramning. Det vurderes, at sæler og marsvin vil søge bort fra de områder, hvor der støjes mest, det vil sige områder tæt på gravearbejdet, og hvor der pælerammes. Pæleramning gennemføres med den afværgeforanstaltning, at der anvendes en blød start eller ved, at en separat støjkilde foretager en bortskræmning, inden arbejdets begyndelse. Da støjpåvirkningen vil være midlertidig og lokal, vurderes det ikke, at støj i anlægsfasen vil have en væsentlig virkning på havpattedyrene.

I anlægsfasen vil der være et sedimentspild i forbindelse med landopfyldningen ud for kysterne. Virkningerne heraf i forhold til marsvin og sæler vurderes at være ubetydelige, da dyrene kan jage i uklart vand, og da de arealer, der kortvarigt påvirkes af sedimentspild, udgør en ubetydelig del af det område, hvor dyrene søger føde.

#### *15.5.3.1.1. Ny natur i forbindelse med kyst til kyst-projektet*

##### *15.5.3.1.1.1 Ny natur (bilag IV-arter)*

I alt nedlægges 10 vandhuller. Heraf er de syv vandhuller kendte ynglelokaliteter for padder. De resterende tre lokaliteter er potentielt egnede som ynglelokaliteter, men der er ikke konstateret padder i forbindelse med de udførte undersøgelser. Herudover bliver 13 vandhuller isolerede mellem den eksisterende motorvej og jernbane og den kommende nye motorvej og jernbane. Tre af de isolerede lokaliteter er kendte ynglelokaliteter for padder. For at afværge påvirkninger på padder som følge af projektet i anlægs- såvel som i driftsfasen indarbejdes en række afværgeforanstaltninger.

I alt etableres 37 - 42 vandhuller til erstatning for tabte og isolerede ynglelokaliteter for padder. Vandhullernes udformning er optimeret i forhold til kravene for grønbroget tudse, spidssnudet frø, springfrø og stor vandsalamander. I realiteten vil vandhullerne også være egnede til andre paddearter, herunder eksempelvis strandtudse og løvfrø. Der etableres både store og små vandhuller. Bliver det enkelte vandhul for stort, vil det tiltrække fugle, og risikoen for, at paddernes æg og yngel bliver ædt eller forstyrret, øges. Størrelsen af det enkelte vandhul vil for alle vandhuller være mere end 100 m<sup>2</sup>.

Vandhullerne for spidssnudet frø påtænkes placeret kystnært og skal på sigt understøtte en spredning syd om tunnelportalen. To vandhuller placeres i et område, som er omfattet af såvel Natura2000 som en fredning. Det kan med baggrund i en foreløbig vurdering udelukkes at etablering af vandhullerne vil kunne påvirke Natura2000-området væsentligt, ligesom vandhullerne anses som forenelige med fredningens formål.

For vandhuller, der etableres til grønbroget tudse, er det især vigtigt, at vegetationen holdes helt kort omkring vandhullet. For at mindske tilgroningshastigheden i vandhullerne vil opvækst af bredbladet dunhammer, tagrør og andre kraftige planter blive fjernet med håndkraft de første to år efter etablering.

Der bliver etableret permanente paddehegn langs tunnelrampen for at forhindre trafikdrab af padder.

Vandhuller nedlægges uden for paddernes yngleperiode (det vil sige i perioden 1. oktober - 1. februar). Før nedlæggelse af vandhullerne etableres, i det omfang det er muligt, 10 vandhuller efter princippet: Etablering minimum en ynglesæson forud for nedlæggelse af et givent vandhul. Således vil det være muligt én sæson inden et vandhul med ynglende bilag IV-arter nedlægges at flytte æg fra det vandhul, der skal nedlægges, til de nyetablerede vandhuller.

For at øge områdets økologiske funktionalitet for bilag IV-padder vil der i første halvdel af anlægsfasen, yderligere blive etableret 13 erstatningsvandhuller.

I sidste halvdel af anlægsfasen vil yderligere 14 - 19 vandhuller blive etableret, for herved at kompensere for tidsforskydningen i etableringen af ny natur i forhold til nedlæggelse af yngle-lokaliteter. Dette vil ske i takt med, at det nye landområde bliver færdigt, og at tunnelementfabrikken bliver demobiliseret.

#### *15.5.3.1.1.2 Faunapassager og bilag 4-arter*

Der etableres tre faunapassager med banketter langs Næsbæk, der sikrer vandløbets passage under motorvej, jernbane og Ottelundevej. Disse passager bliver 0,5 m høje og 5 m brede.

Herudover etableres der yderligere 1 faunapassage i jernbanen (0,5 x 0,5 m) og i motorvejen (0,5 x 1,5 m). Endelig etableres én kombineret fauna- og stipassage foran tunnelportalen (75 m bred).

Passagerne udformes i overensstemmelse med vejledning om fauna- og menneskepassager (Vejdirektoratet 2011).

#### *15.5.3.1.1.3 Ny natur (§ 3-naturtyper)*

Samlet vil der blive etableret ca. 61,5 ha strandeng, ca. 1,5 ha mose, ca. 21,9 ha eng og ca. 0,3 ha overdrev. En del af den udpegede strandeng er af undertypen strandoverdrev, og det er denne naturtype, som søges retableret.

Ny natur etableres dels på eksisterende land på Lolland på nuværende landbrugsområder af drænedede fjorde, primært med sandet topjord, dels på de nye landområder ud for kysten.

Som udgangspunkt vil de nye naturtyper blive etableret, så der genskabes et naturindhold svarende til det, der fandtes på de nedlagte områder. Forholdet mellem ferske og salte naturtyper på det nye landområde afhænger af saltholdigheden af det sediment, som anvendes til det nye landområde og den fremtidige saltpåvirkning fra havet.

Ny natur, som etableres på eksisterende landområder, udlægges i områder, der har egnede fysiske, kemiske og biologiske forhold. Dette vil i praksis sige sandede områder i de nu drænedede, tidligere fjorde og laguner.

Ny natur, der udvikler sig på det nye landområde, har et udgangspunkt, der består af lerede sedimenter. For at understøtte, at der udvikles natur, der har de samme karakteristika som den natur, der fjernes, vil der på delarealer blive tilført op til 0,5 m sand.

En plejeplan vil blive udarbejdet for hvert område, afhængigt af det pågældende områdes tilstand. Som udgangspunkt arbejdes med at lade vegetationen i området udvikle sig naturligt, eventuelt suppleret med udspreddning af lokalt taget høslæt. I nogle delområder vil der ske beplantning med hjemmehørende og ikke invasive arter for at sikre mod erosion. Det vil endvidere være muligt mekanisk at forbehandle jordoverfladen f.eks. ved grubning. De præcise tiltag vil afhænge af tekturen på det sediment, som landområdet opbygges af. Det

nye landområde og den ny natur herpå vil sandsynligvis blive etableret i etaper. Derfor vil det, baseret på erfaringer fra de først etablerede delområder, være muligt at justere plejeplanen for områder med ny natur frem til afslutning af anlægsfasen. I det omfang, det er nødvendigt, vil plejeplanen for områder, hvor der er etableret ny natur eller specifikke ønsker om natur, inkludere græsning eller høslet.

Ud over den ønskede § 3-naturtype vurderes det, at de nye naturområder (overdrev, strandeng, eng, mose og sø) på såvel eksisterende land og på det nye landområde at udvikle sig til egnede levesteder for padde, fugle, sommerfugle, løbebiller og harer samt en lang række andre arter.

Det vurderes, at områderne bevarer den økologiske funktionalitet, og at den på længere sigt styrkes. Tilsvarende gør sig gældende for de rødlistede arter og den samlede biodiversitet i området. Den ny natur placeres i nærheden af § 3-natur, så den så vidt muligt forbinder eksisterende naturområder og derved opretholder eller forbedrer den økologiske funktionalitet.

Den ny natur placeres, så der skabes et bånd af naturområder langs Lollands sydkyst, og den økologiske sammenhæng i området forbedres til gavn for biodiversiteten. Mod vest styrkes naturområder i Kramnitse, og der skabes på sigt forbindelse ind mod Rødbyhavn på det nye landområde. Mod øst styrkes naturen i Saksfjed Inddæmning, og der etableres ny natur omkring sommerhusområdet Hyldtofte Østersøbad, der efterhånden vil binde Saksfjed Inddæmning sammen med de naturområder, der skabes på det nye landområde.

Samlet set etableres der ny natur i forholdet 1:3. I første del af anlægsfasen etableres lysåben ny natur i forholdet 1:1. Dette omfatter 28,4 ha ny natur.

I sidste del af anlægsfasen etableres yderligere ny natur på det nye landområde i takt med, at dette færdiggøres i forholdet 1:2, svarende til 56,8 ha ny natur. Det er sandsynligt, at endnu større områder på det nye landområde udvikler sig til natur, men disse arealer er ikke medtaget som ny natur.

Vandfladen af Strandholm Sø erstattes i forholdet 1:1 i første halvdel af anlægsfasen. Omkring søen etableres et naturområde af samme størrelse, hvormed det samlede areal med ny natur for søen bliver 1:2 (16,4 ha i alt, heraf 8,2 ha sø og 8,2 ha eng/mose). Erstatningen for Strandholm Sø vil blive placeret i Saksfjed Inddæmning. Kriterierne for placering af erstatningen for Strandholm Sø har været, at arealerne har tilsvarende forhold som den nuværende sø, det vil sige kystnært i inddæmmede fjorde med sammenlignelige jordbundstype og i nærheden af eksisterende beskyttede naturarealer. Endelig er det prioriteret at anlægge erstatningsøen således at der er et begrænset opland. Herved sikres at søen kan opnå en god vandkvalitet. Placeringen i Saksfjed er i et Natura 2000 område, hvorfor etableringen af erstatningen for Strandholm Sø kræver en foreløbig Natura 2000-konsekvensvurdering. Søen vil blive etableret på marker i omdrift. Naturtyper i udpegningsgrundlaget vil således blive friholdt for påvirkninger.

Vandløb erstattes i forholdet 1:1 inden eller parallelt med nedlæggelse af eksisterende vandløb (tiltag over 3 km i vandløb). I forbindelse med etablering af faunapassage retableres yderligere 0,3 vandløb (Næsbæk).

#### 15.5.3.1.1.4 Ny natur i øvrigt

På de 2 km, hvor der sker en bortgravning af diget, vil overfladejord fra diget blive skrabet af og gemt separat gennem anlægsfasen. Efter anlægsfasen vil jorden blive spredt ud på det nyanlagte dige og eventuelt landområdet for at øge sandsynligheden for, at der udvikler sig en natur med lignende værdier, som den natur, der påvirkes.

Der foretages en engangsrydning af krat på jernbaneterrænet i Rødbyhavn for at sikre bestanden af den rødlistede sommerfugl okkergul pletvinge. En del af dens levested på diget bliver inddraget i anlægsfasen. Tiltaget gavner også natlyssværmer.

#### 15.5.3.1.1.5 Sammenfatning af ny natur

	Fase 1 – inden nedlæggelse	Fase 2 - anlægsfasen 1.	Fase 3 - anlægsfasen 2.	Total

		halvdel		
Vandhuller, i alt	10	13	14-19	37-42
Strandeng	-	20,5 ha	41 ha	61,5 ha
Mose	-	0,5 ha	1 ha	1,5 ha
Eng	-	7,3 ha	14,6 ha	21,9 ha
Overdrev	-	0,1 ha	0,2 ha	0,3 ha
Strandholm Sø	-	16,4 ha	-	16,4 ha
Vandløb	Ca. 3 km	-	Ca. 0,3 km	Ca. 3,3 km

### 15.5.3.2. Påvirkning af naturforhold fra jernbanelandanlægget

Påvirkningen af naturforhold i anlægsfasen sker som følge af den permanente inddragelse af arealer i forbindelse med udbygningen af jernbanelandanlægget og den midlertidige inddragelse af arbejdsarealer i anlægsperioden. Ved den midlertidige inddragelse af arealer til brug for anlægsarbejderne begrænses påvirkningen som udgangspunkt mest muligt ved en hensigtsmæssig placering af arbejdsarealerne. Ved den permanente inddragelse af arealer til udbygningen af den eksisterende jernbane, vil der ved passage af områder med naturinteresser kun være begrænsede muligheder for at undgå inddragelse af arealerne.

Etablering af sejlrenden gennem Masnedø Østflak medfører afgravning af ca. 245.000 m<sup>3</sup> sediment. I forbindelse med afgravningen vil der være et spild af sediment, hvoraf de større partikelfraktioner vil aflejres langs med sejlrenden, hvor der er tæt bevokset med ålegræs. I et smalt bælte langs sejlrenden vil der være midlertidige negative konsekvenser for ålegræsset, men da vækstforholdene må betegnes som særdeles gode, forventes der hurtig genvækst, dvs. i løbet af få år. Der vil desuden ikke forekomme nogen væsentlig påvirkning af arter og naturtyper på udpegningsgrundlaget for de Natura 2000 områder, der ligger i projektområdets nærområde. Det opgravede sediment deponeres på godkendt klapplass.

Der anlægges et ekstra jernbanespor på en ny bro ved siden af den eksisterende Kong Frederik den IX's Bro over Guldborgsund. Herudover skal eksisterende dæmninger ud til broen udvides. Udvidelsen skal ske i et område, som er udpeget som Natura 2000 område nr. 173. Behovet for kystsikring samt geotekniske undersøgelser har vist, at det er nødvendigt at inddrage et større areal havbund end oprindeligt antaget samt at der skal afgraves blødbund. Undersøgelser har desuden vist, at der på land skal ske en udskiftning af blødbund i området ved Nagelsti Engmose, som er beliggende i det samme Natura 2000 område.

Den foretagne supplerende Natura 2000 konsekvensvurdering af anlægget viser, at der ikke vil forekomme væsentlig påvirkning af naturtyper og arter på udpegningsgrundlaget for Natura 2000 området.

Opgraderingen og udbygningen af jernbanelandanlægget indeholder en række afhjælpende foranstaltninger i form af etablering af ny natur (anlæg af vandhuller og enge, naturpleje og genplantning af skov). Hertil kommer etablering af faunapassager i eksisterende spredningskorridorer eller hvor levesteder for dyr bliver fragmenteret, typisk på lokaliteter hvor banen krydser vandløb, for at begrænse banens barriereeffekt.

Omfanget af de afhjælpende foranstaltninger er baseret på den kortlægning, der er gennemført i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Kortlægningen har vist, at der på strækningen mellem Ringsted og Rødby er strengt beskyttede dyrearter, som er omfattet af EU's Habitatdirektivs bilag IV. Der er fundet fire paddearter og et større antal flagermusarter. Der er desuden kendskab til forekomst af markfirben, Natlyssværmer og Tykskallet Malermusling.

Jernbaneanlægget krydser desuden to Natura 2000-områder, Vasegrøft og Guldborgsund og passerer syd for Natura 2000-området, Maribosøerne.

Sammenfattende vurderes det, at projektet med de under afsnit 3.5.5.2.1 nævnte afværgeforanstaltninger og den etablerede ny natur kan gennemføres uden væsentlig påvirkning af bestande eller livsvilkår for disse bestande.



Ligeledes vil opgraderingen og udbygningen af banen ikke forårsage skade på de naturtyper og arter som Natura 2000-områderne er udlagt for, og mulighederne for at opnå bevaringsmålsætningerne vil ikke blive forringet.

De vigtigste naturområder langs strækningen, hvor anlægsprojektet medfører en påvirkning, og hvor gennemførelse af afhjælpende foranstaltninger er gennemført, er anført nedenfor:

- Området ved Østerskov syd for Glumsø, som er omfattet af en fredningsdeklaration, landskabsfredningen af Næsbyholm og Bavelse godser fra 1957.
- Valmosegrøften samt Vasegrøften og deres omgivelser, nord for Næstved, som er en del af et Natura 2000-område.
- Alslev Skov, som er en gammel løvskov med stor naturværdi og hvor der er registreret en lokalitet med den sjældne orkidé, storblomstret hullæbe.
- Skvområderne Bruntofte Skov, Bangsebro/Systofte Skov og Teglskov/Østerskov på Falster
- Guldborgsund, som er et Natura 2000-område
- Nagelsti Engmose, umiddelbart vest for Guldborgsund, som er et Natura 2000-område og regionalt naturbeskyttelsesområde med § 3-beskyttet eng, mose og sø
- Flintinge Å på Lolland
- Musse Mose, som er et værdifuldt naturområde
- Maribosøerne, som ligger ned til ca. 200 meter nord for banen på en to km lang strækning. Området er udpeget som Natura 2000-område

Hertil kommer en række mindre lokaliteter, som typisk er omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3.

Som nævnt nedenfor i afsnit 3.5.5.2.1 etableres en lang række afhjælpende foranstaltninger, som kan medvirke til at undgå, mindske eller kompensere for miljøpåvirkningerne af en opgraderet og udbygget jernbane.

#### *15.5.3.2.1. Ny natur i forbindelse med jernbanelandanlægget*

Afhjælpende foranstaltninger som etablering af nye ledelinjer, erstatningsvandhuller og øvrige erstatningsbiotoper vil først være effektive i løbet af en årrække. For at de skal virke hurtigst muligt i forhold til miljøpåvirkningerne fra jernbanen, etableres afværgeforanstaltningerne så tidligt som muligt i projektførelset.

Hvor banen opgraderes og ombygges og passerer spredningskorridorer etableres faunapassager, som dyr kan anvende til passage på tværs af jernbanen. Der skelnes mellem forskellige typer af faunapassager: paddepassager, faunapassager til små og mellemstore pattedyr og passager til større pattedyr. Mindre pattedyr, som ikke er bilag IV-arter, som ræv, grævling, pindsvin, mår og gnavere kan også benytte paddepassagerne.

Faunapassager modvirker jernbanens øgede barriereeffekt for dyrenes vandring og spredning i landskabet. Faunapassager er mest effektive, når de placeres i forlængelse af eksisterende, naturlige ledelinjer, såsom levende hegn, skovbryn og vandløb. Faunapassagerne anlægges derfor så vidt muligt, hvor naturlige ledelinjer findes i forvejen. Faunapassager for større pattedyr suppleres med små ledende beplantninger, levende hegn eller vildthejn. Faunapassagerne udformes med udgangspunkt i vejledning om fauna- og menneskepassager (Vejdirektoratet 2011), idet dimensionerne nødvendigvis må tilpasses banens placering i terrænet.

For at mindske risikoen for trafikdræbte rådyr og andre pattedyr opsættes der efter nærmere vurdering ledehegn omkring en række faunapassager langs jernbanen. Padder og paddehegn anvendes i forbindelse med paddepassager for at lede padderne til passagen.

Erstatningsvandhul etableres, hvor eksisterende vandhul nedlægges eller som kompensation for generelle forringelser af levesteder og spredningsmuligheder. Erstatningsvandhuller anlægges med en vandflade på 200-300 m<sup>2</sup> afhængig af lokale terrænforhold og vandhullernes funktion. Etableringen sker i samarbejde med den berørte kommune. Erstatningsvandhuller kan kompensere for jernbanens påvirkning af padder og flagermus, fordi de inden for en kort årrække kan udvikle sig til egnede levesteder for padder og jagtområder for flagermus.

Af hensyn til markfirben etableres på visse strækninger sydvendte baneskrånninger med sandblandet jord. Skrånningerne holdes åbne og beplantes kun med enkelte spredte buske.

For at kunne varetage hensyn til flagermus reduceres træfældning ved anlægsarbejderne i videst muligt omfang. Der gøres en særlig indsats for at nedbringe risikoen for fjernelse af rasteområder i træer og for forstyrrelser af ledelinjer. Arbejdsarealer placeres så vidt muligt uden for bevoksninger. På særlige delstrækninger plantes nye træer som erstatning for de træer, der fældes. I tilfælde, hvor der sker fældning af flagermusegnede træer, vil det foregå i september og oktober af hensyn til overvintrende flagermus og for at undgå påvirkning af flagermusunger.

Hvor det ikke kan undgås at fælde træer, som er egnede for flagermus at raste i, opsættes flagermuskasser under broer. Der udarbejdes en helhedsplan for flagermus som kombinerer tilplantning af ledelinjer, bevaring af gamle træer samt opsætning af flagermuskasser.

Ved opgraderingen og udbygningen af jernbanen krydses to Natura 2000-områder. Det er Vasegrøften og Guldborgsund med det på Lolland beliggende landområde Nagelsti Engmose.

Vasegrøft og dens omgivelser er en del af Habitatområde 194 og har stor biologisk værdi. I dag er det ikke muligt for dyr at passere under banen. Stedets status og dets potentiale som forbindelse mellem dyrestande opstrøms og nedstrøms, både i Natura 2000 området og i andre biologisk værdifulde landskaber, gør imidlertid stedet velegnet til en faunapassage. Der etableres en faunapassage, som vil kompensere for barrierevirkningen fra den øgede togtrafik. Udformningen af passagen koordineres med den omlægning af Vasegrøft, der er gennemført som led i Vejdirektoratets anlæg af en nordlig omfartsvej ved Næstved.

Etablering af en ny bro syd for Kong Frederik IX's Bro samt udvidelse af den eksisterende dæmning mod syd i Guldborgsund vil medføre, at der inddrages et areal af havbunden permanent. Guldborgsund er inkluderet i Natura 2000-område nr. 173, som dækker Smålandsfarvandet nord for Lolland, Guldborgsund, Bøtø Nor og Hyllekrog-Rødsand.

Den nye bro med tilhørende dæmninger hen over Natura 2000-området Guldborgsund vil inddrage et areal på op til 6.000 m<sup>2</sup>, svarende til 0,0006 pct. af det samlede areal af naturtyperne 'Sandbanker med lavvandet vedvarende dække af havvand' og 'Større lavvandede bugter og vige' i Natura 2000-området. Naturtyperne er omfattet af udpegningsgrundlaget for Natura 2000-området.

Nagelsti Engmose er et Natura 2000-område og et regionalt beskyttelsesområde med § 3 beskyttet eng, mose og sø. Området er i dag opdelt af de to jernbaner til henholdsvis Rødby og Nakskov. I forbindelse med opgraderingen og udbygningen af jernbanen etableres paddepassager og erstatningsvandhuller og/eller gennemføres naturpleje i området.

På baggrund af de gennemførte konsekvensvurderinger vurderes det, at en arealreduktion af marin habitatnatur, som følge af en udbygning af Kong Frederik IX's bro over Guldborgsund samt udvidelsen af dæmningen gennem Nagelsti Engmose ikke vil medføre væsentlig påvirkning på arter og naturtyper. Mulighederne for at opnå bevaringsmålsætningerne vil således ikke blive forringede.

Den forøgede barriereeffekt fra jernbanen kompenseres ved etablering af 22 faunapassager. Heraf er 8 dimensioneret for større pattedyr (rådyr/krondyr) og resten for mellemstore og små pattedyr. Herudover etableres en række egentlige paddepassager. Ved passagerne for rådyr/krondyr opsættes ledehegn og ved i alt 15 passager opsættes paddehegn.

Desuden skal der langs jernbanen fældes beplantning på i alt ca. 13 ha fredskov af hensyn til anlægsarbejdet og til elektrificeringen af banen. Genplantning vil ske på de lokaliteter, der er vigtige for flagermus, og hvor jernbanen kan udgøre en barriere. Desuden genplantes ved eksisterende og nye sneværnsbælter. Hvis træer, som kan være yngle- eller rasteplads for flagermus, skal fældes, etableres flagermuskasser og kunstige overvintringssteder som en kortsigtet mellemløsning.

Kørsel, parkering af maskiner, deponering af materialer m.v. kan påføre naturbiotoper midlertidig eller varig skade. Disse aktiviteter undgås derfor på områder, der er omfattet

af naturbeskyttelseslovens § 3, hvis det anlægsteknisk er muligt. Hvor det ikke er muligt foretages en række tiltag for at begrænse påvirkningen af områderne. Det er friholdelse af særligt interessante lokaliteter inden for området, reduktion af bredden af adgangsveje, anvendelse af køreplader eller afrømning af overjord med efterfølgende retablering. Disse foranstaltninger gennemføres i områder beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3,

Mellem Ringsted og Rødby vil der være nogle tilfælde, hvor tilstanden i naturområder, omfattet af Naturbeskyttelseslovens § 3, bliver påvirket eller ændret, og hvor der som følge heraf etableres erstatningsbiotoper. Ny natur udlægges som udgangspunkt i forholdet 1:2, efter nærmere aftale med den aktuelle kommune. Erstatningsvandhuller erstatter et direkte påvirket vandhul eller kompenserer for generelle forringelser af levesteder og spredningsmuligheder. I forbindelse med opgradering og udbygning af banen etableres 46 nye vandhuller.

Ved ophævelse af fredskovsplikten og fældning af fredskov skal der foretages genplantning af erstatningsskov, der som udgangspunkt udlægges i forholdet 1:2. Opgradering, udbygning og elektrificering af banen indebærer, at der i alt fældes ca. 13 ha fredskov, som forudsætter plantning af erstatningsskov.

Kirkenorsløbet løber ved Holeby langs nordsiden af banen på en 2 km lang strækning og krydser banen to gange. I forbindelse med opgraderingen og ombygningen af jernbanen foretages en omlægning af åen, hvorved faldforholdene på strækningen forbedres og dermed skaber betingelser for at åen kan opfylde den miljømæssige målsætning på denne strækning og samtidig forbedre dyrelivets spredningsmuligheder. Projektet gennemføres med etablering af en lille ådal nord for banen samt et lidt slynget forløb, så der opnås et naturmæssigt godt projekt.

#### 15.5.3.2.1.1 Sammenfatning vedrørende ny natur i forbindelse med jernbanelandanlægget

	Så tidligt i anlægsfasen som muligt	Under anlægsfasen
Vandhuller, i alt	46	
Eng	0,85 ha	
Faunapassager		22
Genplantning af fredskov		26 ha
Omlægning af vandløb		Ca. 2 km

#### 15.5.4. Påvirkning af kulturhistoriske forhold fra anlægsprojektet

##### 15.5.4.1. Påvirkning af kulturhistoriske forhold fra kyst til kyst-projektet

Etablering af den nye motorvejsstrækning i umiddelbar tilknytning til den faste forbindelse medfører, at en bygning, der er bevaringsværdig, fjernes. Selvom det er en markant påvirkning, at huset fjernes, vurderes konsekvensen ikke at være væsentlig, da huset ikke indgår i et sammenhængende kulturmiljø.

I et område under Syltholm Vindmøllepark øst for Rødbyhavn er der endvidere i forbindelse med geologiske undersøgelser fundet sediment, der kan indikere, at der har ligget en mose fra tidligere tider. Mosen ligger 2-5 m under jordens overflade i et område, der strækker sig ud i vandet. Det vides på nuværende tidspunkt ikke, hvor gammel mosen er, eller om der har været menneskelig beboelse omkring mosen. Hvis det er tilfældet, er det muligt, at mosen kan indeholde gravfund. Der skal udføres yderligere arkæologiske forundersøgelser og arkæologiske undersøgelser i området.

Ingen beskyttede sten- og jorddiger eller fredede bygninger bliver påvirket af kyst til kyst-projektet i anlægsfasen. Heller ikke kirker og kirkeomgivelser bliver påvirket. For det Lollandske dige som kulturmiljø vil

anlægsfasen få væsentlige konsekvenser på de 2,5 km af diget, der fjernes midlertidigt. Anlægget af det nye landområde vil samlet set kunne påvirke en 8 km strækning af det Lollandske dige i form af kørsel, forstyrrelse og delvis nedlæggelse i op til ca. 6½ år.

Der er ingen fredede fortidsminder eller kulturarvsarealer, som bliver berørt af arbejdet i anlægsfasen. En del af tunnelementfabrikken er placeret i et område, der er udpeget af Museum Lolland-Falster som arkæologisk interesseområde, og hvor muligheden for at gøre fund er vurderet som stor. Inden anlægsarbejdet starter, udfører arkæologer derfor arkæologiske undersøgelser på det areal, hvor kyst til kyst-projektet, herunder tunnelementfabrikken anlægges.

Under anlægsfasen kan vraget på dansk territorium og det omkringliggende vragområde potentielt påvirkes direkte af anlægsfartøjers støtteben, ankre og ankerwirer, både ved gravearbejder og sænkning af tunnelementer. Kulturstyrelsen udpeger derfor et område, der kræves friholdt for visse anlægsaktiviteter. Der er endvidere efter aftale med Kulturstyrelsen foretaget in situ-sikring af vraget i sommeren 2012. Vraget er således tildækket med 0,5 m sand og 20-30 cm singels.

Der er desuden lokaliseret et ældre jernstokanker ca. 180 m fra den projekterede tunnels centerlinje. Det fundne jernstokanker vil være omfattet af museumsloven, hvis det på tidspunktet for anlægsarbejdet vurderes at være mere end 100 år gammelt.

#### *15.5.4.2. Påvirkning af kulturhistoriske forhold fra jernbanelandanlægget*

Etablering af kørestrømsanlæg medfører kun i begrænset omfang en påvirkning af de kulturhistoriske interesser. Det skyldes, at masterne på størstedelen af strækningen placeres inden for det eksisterende baneterræn. Der vil derfor ikke være risiko for at berøre genstande af kulturhistorisk værdi, fortidsminder mv., da anlægsarbejdet er begrænset.

På strækninger, hvor der anlægges midlertidige arbejdspladser, arbejdsveje, overhalingsstationer, forsinkelsesbassiner eller fordelingsstationer med tilhørende nedgravede kabler, vil der være risiko for direkte påvirkning af fund, fortidsminder, diger mm.

Jernbanelandanlægget passerer igennem beskyttelseslinjer ved en række fortidsminder. Ved Glumsø findes to fredede fortidsminder, dyssekamre, i den fredede skov Østerskov, hvor fortidsmindebeskyttelseslinjen for det ene grænser op til jernbanen, mens afstanden til den anden er ca. 50 meter. Syd for Herlufmagle ligger et fredet og overvokset fortidsminde i form af en langdysse ca. 50 meter fra jernbanen. Syd for Gangesbro passerer jernbanen tæt forbi to fredede fortidsminder i en mindre løvskovsbevoksning. Begge fortidsminder er træbevoksede rundhøje. Vest for Pederstrup og Mogenstrup ligger en fredet gravhøj, Stejlehøj, ca. 80 meter fra jernbanen. Et enkelt fredet fortidsminde, en stendysse ved Bruntofte, ligger kun ca. 24 meter fra den eksisterende bane. I forbindelse med anlægsarbejderne sikres det, at fortidsminderne og stendyszen ikke berøres eller på anden vis beskadiges.

En række diger påvirkes af projektet i anlægsfasen, hvor der nedgraves kabler til fordelingsstationer, udvides broer eller etableres nye spor i forbindelse med anlæg af overhalingsstationer og kurvedretninger uden for eksisterende jernbaneterræn. Generelt tilstræbes det at mindske arbejdsarealet, således at gennembrydning af digerne begrænses, og påvirkningen dermed reduceres.

Flere af digerne, der støder op til jernbanen, bærer i forvejen præg af at være gennembrudt af banen. I andre tilfælde, hvor der kurvedrettes eller nedgraves kabler i det åbne land, skal der ske gennembrydning af sammenhængende diger. Digerne retableres med samme form og materialer, som inden digerne blev påvirket af udbygningen og opgraderingen af jernbanen.

Derudover retableres eventuel bevoksning med samme hjemmehørende træer og buske, som forekommer i den resterende bevoksning på diget, således at digerne efter en årrække vil fremstå som en visuel helhed.

Ifølge den arkivalske kontrol, som er udført af Sydvestsjælland Museum, Næstved Museum og Museerne.dk i Vordingborg, er der i forbindelse med fund af kulturhistoriske genstande ved udvalgte lokaliteter en forventning om at der vil kunne findes yderligere værdifulde genstande. Der vil derfor blive foretaget prøvegravninger, inden anlægsarbejdet igangsættes.

Findes der under anlægsarbejderne grave, gravpladser, bopladser, ruiner eller andre fortidsminder eller fund, stoppes arbejdet straks i henhold til museumsloven. Fundet vil herefter blive anmeldt til Kulturministeriet og samtidig til Transportministeriet. Transportministeriet vil herefter inddrage Kulturstyrelsen i vurderingen af, hvorvidt arbejdet kan fortsætte eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

I anlægsfasen vil der være arbejdspladser og arbejdsarealer såsom jorddeponi, der midlertidigt kan påvirke de udpegede områder. Under anlægsarbejdet har projektet kun mindre visuel betydning for kulturmiljøerne og deres udpegningsgrundlag, de fredede områder og kirkeomgivelserne.

Udbygningen af banen berører ingen kirker, men der vil ske anlægsarbejder inden for kirkebeskyttelseszonen. Langs banen etableres en arbejdsvej inden for en række udpegede kirkeomgivelseszoner, og der nedgraves en forsyningsledning, der berører to kirkeomgivelseszoner. Påvirkningen vurderes ubetydelig, da arealerne retableres efter endt anlægsarbejde.

Langs jernbanen ligger en række bevaringsværdige bygninger, hvoraf en del ligger ganske tæt på jernbanen og på de krydsende veje, hvor broer skal ombygges eller fornyes. Som udgangspunkt vil der i projektet blive indarbejdet afværgeforanstaltninger i form af valg af løsninger, der tager hensyn til bevarelsen af bygninger. Det kan eksempelvis være ved at reducere arbejdsarealer på kritiske strækninger, så direkte påvirkning undgås eller minimeres.

For otte bygninger med middel bevaringsværdi og en enkelt med høj bevaringsværdi vil anlægsarbejderne, primært i forbindelse med etablering af nye rampeanlæg, medføre, at bygninger skal nedrives.

Langs jernbanestrækningen er der mere end 20 broer, der er ældre end 50 år. Kulturarvsstyrelsen har vurderet deres bevaringsværdi og ønsker ikke at frede nogen af dem.

I forbindelse med anlægsarbejderne berøres flere af kulturmiljøerne af en syv meter bred arbejdsvej langs banen. Øvrige arbejdsarealer er så vidt muligt planlagt placeret uden for kulturmiljøerne. Dette er dog ikke muligt i tre områder: på nogle mindre arealer syd for Gåbensevej i Gåbense, på et arbejdsareal på stationsområdet i Nørre Alslev, på arbejdsarealer på Eskilstrup Station og vest for banen til den nye vej. Påvirkningen vurderes at være begrænset, da arealerne retableres efter endt anlægsarbejde.

#### *15.5.5. Grundvandsænkning som følge af anlægsprojektet*

##### *15.5.5.1. Grundvandssænkning som følge af kyst til kyst-projektet*

Der bliver i navnlig to sammenhænge et behov for at gennemføre grundvandssænkning i forbindelse med kyst til kyst-projektets gennemførelse. Udover nedenfor omtalte grundvandssænkninger vil der være en række andre delarbejder, hvor der vil blive behov for midlertidig grundvandssænkning, herunder f.eks. ved etablering af jordankre.

Cut-and-cover-tunnelen på Lolland skal bygges på et inddæmmede areal umiddelbart syd for den eksisterende kystlinje. I forbindelse hermed vil der være behov for midlertidig grundvandssænkning af op til to års varighed. Området, hvor grundvandssænkningen vil finde sted har en størrelse på ca. 500 x 250 m. Centrum for pumpningen i forbindelse med den midlertidige grundvandssænkning sker syd for det eksisterende dige. Det vil være nødvendigt at sænke grundvandet og det vurderes, at der vil blive bortledt mere end 100.000 m<sup>3</sup> pr. år. Grundvandet vil blive ledt igennem sandfang og herefter iltet før udledning til recipient, der forventes at være Femern Bælt.

I forbindelse med etablering af produktionsområdet forventes der at være behov for at placere betonbjælker (skidding beams), som tunnelementerne hviler på, når de skubbes fra produktionshallerne til de øvre søsætningsbassiner. På grund af tunnelementernes vægt og krav til minimale deformationer under produktionen af elementerne kan det være nødvendigt, at fundere betonbjælkerne direkte på intakt moræneler, hvilket kræver grundvandssænkning. Ved en direkte fundering kan der blive behov for at etablere en midlertidig grundvandssænkning i et område på ca. 1.000 m x 350 m. En sådan grundvandssænkning forventes at have en varighed på op til et år.

#### *15.5.5.2. Grundvandssænkning som følge af jernbanelandanlægget*

Der forventes som udgangspunkt kun i ringe omfang behov for midlertidig grundvandssænkning i forbindelse med udgravning til fundamenter til nye bygværker eller bygværker, som udvides eller ombygges. Der vurderes således ikke at ske nogen væsentlig påvirkning af det primære magasin ved de mulige grundvandssænkninger og ingen påvirkninger af det primære magasin, som vil påvirke mulighederne for vandindvindingen.

I de tilfælde, hvor det bliver nødvendigt at gennemføre midlertidige grundvandssænkninger for at tørholde byggegruber i anlægsfasen, vil grundvandssænkningerne blive udført, så de påvirker vandindvindingsinteresserne i de berørte områder mindst muligt. Midlertidige grundvandssænkninger vil blive gennemført i henhold til aftaler med kommunerne og berørte vandindvindere.

Der skal foretages lokale grundvandssænkninger i forbindelse med oprensning af to olieforureninger. Såfremt det oppumpede vand er forurenet, vil det blive håndteret i henhold til gældende regler.

Grundvandssænkningerne i tilknytning til moseområder kan indvirke på flora og fauna i nærområdet. I områder, hvor en sænkning af vandstanden kan give uacceptable naturpåvirkninger, vil opgravning af blødbundsmateriale ske, så behovet for grundvandssænkning minimeres. En mulig metode er at opgrave blødbundsjord under successiv indbygning af grus. Ved denne metode vurderes der ikke behov for grundvandssænkning i forbindelse med udskiftning af blødbund i sårbare moseområder. Anlægsarbejdet kan på dette grundlag udføres uden væsentlig konsekvenser.

#### *15.5.6. Vandløbs- og afvandingsforhold som følge af kyst til kyst-projektet*

På linjeføringen på Lolland vil flere både åbne og rørlagte vandløb samt Strandholm Sø blive påvirket, således som det er beskrevet vedrørende konsekvenser i driftsfasen. De omtalte ændringer, herunder tørlægning af Strandholm Sø, iværksættes i anlægsfasen.

Området, hvor tunnelementfabrikken skal ligge, udgør en del af Strandholm Landvindingslag. Her sker der ændringer i afvandingen af området bl.a. som følge af omlægning af godt 3 km vandløb. Ændringen vil ikke medføre et ændret drænniveau.

Der planlægges gennemført en række afværgeforanstaltninger for at mindske eller kompensere for de konsekvenser, som kyst til kyst-projektet for så vidt angår projektområdet, herunder særligt sænketunnel, anlægshavn og tunnelementfabrik, vil have for overfladevandet.

For alle åbne vandløb og søer nær anlægsarbejdet er der risiko for hydraulisk påvirkning og tilledning af forurenet vand ved spild og uheld i hele anlægsfasen. De planlagte afværgeforanstaltninger med opsamling af overfladevand i regnvandsbassiner inden udledning mindsker denne risiko. Det sanitære spildevand fra produktionsområdet, herunder fra camp, renses på det kommunale renseanlæg.

#### *15.5.7. Indvinding af havbundssedimenter fra tunnelrenden mv. som følge af kyst til kyst-projektet*

I forbindelse med anlægsprojektet skal der flyttes ca. 19 mio. m<sup>3</sup> havbundssedimenter. Det vurderes, at der skal opgraves ca. 8 mio. m<sup>3</sup> sedimenter på tysk område og 11 mio. m<sup>3</sup> sedimenter på dansk område. Det forventes, at

der anvendes ca. 2 mio. m<sup>3</sup> sedimenter i anlægsprojektet på tysk område og ca. 17 mio. m<sup>3</sup> sedimenter i anlægsprojektet på dansk område.

Virkningerne af opgravning af havbundssediment er navnlig relateret til midlertidige tab af flora og fauna på havbunden samt til sedimentspildet med deraf følgende kortvarig forringet sigtbarhed og lysgennemtrængning i vandet.

Cut-and-cover-tunnelen på Lolland skal bygges på et inddæmmede areal umiddelbart syd for den eksisterende kystlinje. Først etableres der midlertidige vandtætte diger omkring området, hvor cut-and-cover-tunnelen og rampen fra cut-and-cover-tunnelen etableres. Når det inddæmmede område er tørlagt, graves der ud til niveau for undersiden af cut-and-cover-tunnelen. Dette udgravningsarbejde påvirker således ikke havmiljøet.

I forbindelse med anlægsprojektet skal der flyttes ca. 15 mio. m<sup>3</sup> sedimenter fra udgravningen af en rende til sænketunnelen mellem Rødbyhavn og Puttgarden. Sedimentet anvendes i anlægsprojektet, herunder eksempelvis til nye landområder på dansk og tysk side, til tilbagefyldning omkring tunnelportaler og til anlæg af midlertidige arbejdsbassiner på dansk og tysk side samt til motorvejs- og jernbanedæmninger.

Sejlrenden til arbejdshavnen ved produktionsområdet og havnebassinet skal uddybes, så tunnelelementerne kan sejles fra produktionsområdet til tunnelrenden, hvor de skal installeres. Derudover skal materialer til betonproduktion kunne sejles til produktionsområdet. Havnens dybde bestemmes af tunnelelementernes størrelse og planlægges til en dybde på gennemsnitlig 12 m. I alt forventes der at blive opgravet ca. 4 mio. m<sup>3</sup> havbundssedimenter fra uddybning af arbejdshavnen mv. ved Rødby.

Udgravningen skal foretages under hensyntagen til bl.a. de geologiske, dybdemæssige og sejladmæssige forhold samt miljøet, idet sedimentspild fra graveoperationer så vidt muligt søges begrænset.

Produktionen af betonelementer vil kræve store mængder af sand og grus. I forbindelse med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen er Kriegers Flak og Rønne Banke udpeget som mulige områder til sandindvinding til brug for projektet. I disse områder er der mulighed for at hente op til 6 mio. m<sup>3</sup> sand fra Kriegers Flak til brug som stabilt fyldmateriale omkring sænketunnelens elementer og op til 1 mio. m<sup>3</sup> sand fra Rønne Banke til brug for betonstøbning.

Sandindvindingen på Kriegers Flak vil medføre et midlertidigt tab af bundfaunahabitater og en forstyrrelse af havbunden i selve indvindingsområdet. Bundnære strømme og forekommende sedimenttransport vil dog udjævne havbunden inden for 5-10 år. Umiddelbart efter indvindingens afslutning vil bundfaunahabitatet reetableres løbende, og rekolonisering af bundfauna vil finde sted. Bundfauna med kort livscyklus vil være reetableret i løbet af 1-2 år, og en fuld reetablering af bundfaunasamfundet vurderes at ske inden for fem år.

På baggrund af den hurtige reetablering og det påvirkede områdes størrelse vurderes det, at der ikke er tale om en varig eller væsentlig negativ virkning på bundfaunaen på Kriegers Flak. Sandindvindingens øvrige direkte og indirekte påvirkninger af miljøet såvel inden for som uden for selve indvindingsområdet er små, og det konkluderes på baggrund af vurderingerne af potentielle virkninger på miljøet, herunder virkninger på havbunden, kystmorfologien, vandkvaliteten, bundflora, bundfauna, fugle, havpattedyr og fisk samt potentielle virkninger på fiskeri, sejlads, rekreative interesser, kultur og materielle værdier, at der heller ikke på disse områder vil forekomme væsentlige eller varige negative virkninger på miljøet. Det vurderes desuden på baggrund af Natura 2000-screeningen af det marine habitatområde H207 Klinteskov Kalkgrund, at der ikke vil være væsentlig påvirkninger af Natura 2000-området som følge af projektet.

Sandindvindingen på Rønne Banke vil ligeledes medføre et midlertidigt tab af bundfauna-habitater og en forstyrrelse af havbunden i selve indvindingsområdet. Bundnære strømme og forekommende sedimenttransport vil dog udjævne havbunden i løbet af 3-5 år.

Umiddelbart efter indvindingens afslutning vil bundfauna-habitatet reetableres løbende, og rekolonisering af bundfauna vil finde sted. Bundfauna med kort livscyklus vil være reetableret i løbet af 1-2 år, og en fuld

reetablering af bundfauna-samfundet vurderes at ske inden for fem år. På baggrund af den hurtige reetablering og det påvirkede områdes lille størrelse, vurderes det, at der ikke er tale om en varig eller væsentlig negativ virkning på bundfaunaen på Rønne Banke.

Sandindvindingens øvrige direkte og indirekte påvirkninger af miljøet såvel inden for som uden for selve indvindingsområdet er små, og det konkluderes på baggrund af vurderingerne af potentielle virkninger på miljøet, herunder virkninger på havbunden, kystmorfologien, vandkvaliteten, bundflora, bundfauna, fugle, havpattedyr og fisk samt potentielle virkninger på fiskeri, sejlads, rekreative interesser, kultur og materielle værdier, at der heller ikke på disse områder vil forekomme væsentlige eller varige negative virkninger på miljøet.

Det vurderes desuden på baggrund af den foreliggende Natura 2000-vurdering af områderne Adler Grund, Rønne Banke, Bakkebrædt, Bakkegrund, Pommersche Bucht, Westliche Rønne Bank og Oder Bank, at der ikke vil være væsentlige påvirkninger af Natura 2000-områder som følge af projektet.

Bundflora er vurderet at være den komponent, der er mest påvirket af gravearbejdernes sedimentspild. Det er derfor i forbindelse med VVM-redegørelsen analyseret, hvilke forhold omkring sedimentspildet, der har størst betydning for virkningerne på bundfloraen. Det kan på grundlag heraf konkluderes, at sedimentspildets afstand fra kysten ved det marine gravearbejde er afgørende for transporten af spildt sediment ind i Rødsand Lagune og for virkningerne på den kystnære bundflora. Endvidere har årstiden for gravearbejdet betydning for påvirkningen af bundfloraen i Rødsand Lagune og i de øvrige kystnære habitater. Generelt ses den største påvirkning ved gravearbejder i forår- og sommermåneder.

De gennemførte følsomhedsvurderinger viser, at der er gode muligheder for at videreudvikle kyst til kystprojektets basisgravescenarium og samtidig sikre, at sedimentspildets virkninger i alle dele af kyst til kystprojektets influensområde fortsat i tilstrækkelig grad er belyst af VVM-redegørelsen, og at der samlet set ikke optræder yderligere væsentlige miljømæssige virkninger.

Maskineriet til udgravning til sænketunnelen består af forskellige mekaniske grave-, skære- og sugemaskiner, som vil afgive støj, som vil kunne høres både over og under vandet. Fugle, fisk og havpattedyr kan blive påvirket af støj og forstyrrelser og udvise undvigeadfærd. Virkningerne afhænger af de tilstedeværende arters følsomhed og virkningerne aftager i løbet af anlægsfasen.

#### *15.5.8. Påvirkning af rekreative forhold fra anlægsprojektet*

##### *15.5.8.1. Påvirkning af rekreative forhold som følge af kyst til kyst-projektet*

I anlægsfasen vil inddragelse af kyststrækningen og etableringen af det nye landområde medføre påvirkninger af friluftslivet og øvrige udfoldelsesmuligheder tæt på kysten. De væsentligste påvirkninger og begrænsninger vil forekomme i anlægsfasen, mens der i driftsfasen vil være skabt flere nye rekreative muligheder for områdets borgere og besøgende i området.

I en større del af anlægsfasen vil der være lukket for adgang til selve kysten på en ca. 8 km lang kyststrækning umiddelbart øst og vest for Rødbyhavn. Stranden umiddelbart vest for Rødbyhavn og ved Lalandia vil ikke kunne benyttes på grund af anlægsarbejdet og etablering af det nye landområde. Der vil dog fortsat være adgang til eksisterende strande uden for projektområdet.

For at afbøde virkningerne af de tabte strandområder vil anlægsarbejderne blive tilrettelagt, så den vestligste del af landområdet bliver etableret tidligt i anlægsfasen med henblik på umiddelbart vest herfor at skabe en ny strand i løbet af anlægsfasens første to år. Den nye strand vil fungere som alternativ til de nedlagte strande, indtil den resterende del af landopfyldningen med lagunestranden og soppestranden i den indre lagune er anlagt.

Projektets midlertidige og permanente arealinddragelse på Lolland vil føre til, at en række af de nuværende stier i området omkring Rødbyhavn vil blive afbrudt enten midlertidig eller permanent.



Diget vest for Rødbyhavn samt fra Rødbyhavn til Gl. Badevej vil i anlægsfasen være tilgængeligt for fodgængere og cyklister via nuværende stier og veje. Udsigten for fodgængere og cyklister på diget til havet vil imidlertid i forlandet ud mod havet blive kombineret med en udsigt til anlægsarbejder i det nye landområde.

I anlægsfasen vil der ikke være adgang til diget på strækningen øst for Rødbyhavn fra Gl. Badevej til vest for sommerhusområdet Hyldtofte Østersøbad. For at afhjælpe projektets påvirkninger af friluftslivet, herunder påvirkninger af cykelruter og adgangsforhold til rekreative områder, vil der i både anlægsfasen og i driftsfasen blive iværksat en række afværge- og kompensationsforanstaltninger. Bl.a. sikres det, at den regionale cykelrute 38 (Østersøstien) vil blive opretholdt via etablering af en sti rundt om tunnelementfabrikken og via offentlige veje under hele anlægsfasen.

Der findes en række lystbådehavne på henholdsvis Lolland og Fehmarn eksempelvis Nysted, Rødbyhavn, Kramnitse, Burgtiefte, Burgstaaken, Lemkenhafen, Orth, Großenbroder Fähre og Fehmarnsund. Der findes ikke præcise målinger af lystsejladens omfang i Femern Bælt, men for Østersøområdet alene regner man med, at ca. 850.000 registrerede lystsejlere årligt sejler i Østersøen, herunder i Femern Bælt. Med mere end 170.000 registrerede overnatninger i 2007 i de danske lystbådehavne i Rødbyhavn, Lundehøje, Errindlev Havn, Stubberup og Kramnitse, og med lidt over 50.000 registrerede overnatninger i Fehmarns seks lystbådehavne, er Femern Bælt et velbesøgt område for lystsejlere. I projektets anlægsfase kan støj og forstyrrelser i arbejdsområderne på havet og anden anlægsrelateret skibstrafik og støj påvirke lystsejlere og andre, der dyrker rekreative aktiviteter i Femern Bælt. For at mindske projektets mulige påvirkninger af disse aktiviteter etableres en række afværgeforanstaltninger, som bidrager til at skabe større sikkerhed for lystsejlere i området under anlægsfasen end på nuværende tidspunkt. Som følge heraf vurderes alene ubetydelige påvirkninger af lystbådssejlad og øvrige friluftaktiviteter til havs under anlægsfasen og ingen påvirkninger i driftsfasen.

Femern Bælt anvendes i dag til både kommercielt fiskeri og lystfiskeri. Projektet vil potentielt kunne påvirke fiskebestande og adgangen til fiskeområder i anlægsfasen, som følge af arealinddragelser og påvirkninger fra sedimentspild, støj mv.

#### *15.5.8.2. Påvirkning af rekreative forhold fra jernbanelandanlægget*

Jernbanelandanlægget grænser op til friluftsområder af forskellig karakter som skove, idrætspladser og parker, stiforbindelser, vandløb og kyststrækninger, der har rekreativ værdi.

Alle friluftsområder og andre rekreative områder langs banen vil være tilgængelige i anlægsfasen. De friluftsområder og andre rekreative interesser, der er ligger tæt på banen, kan blive påvirket af støvgener fra anlægsarbejderne. Påvirkningen vurderes at være lille til moderat, da der er tale om midlertidige aktiviteter i en relativt begrænset periode. Eventuelle støvgener fra jordarbejder, herunder transport vil blive reduceret ved vanding og andre foranstaltninger.

Den direkte påvirkning af de rekreative områder vurderes at være relativt begrænset, da anlægsarbejderne ikke vil medføre ændringer i områdernes rekreative anvendelse, herunder mulighed for adgang til og ophold i områderne.

Påvirkningen af de rekreative cykelruter og stier vurderes samlet set at være forholdsvis begrænset, da hovedparten af dem vil være tilgængelige i anlægsperioden, eller der vil være mulighed for omkørsel. Dog vil flere passager blive lukket i kortere eller længere perioder, og i enkelte tilfælde kan omkørslen blive op til 10 km. I projektets videre forløb vurderes mulighederne for at begrænse omkørslen

Anlægsarbejderne tilrettelægges, så adgang til og passage på de rekreative cykelruter og stier i videst muligt omfang opretholdes. En enkelt cykelrute, der krydser banen i Flintinge omlægges permanent, og der etableres en ny forbindelse på nordvestsiden af banen mellem Møllevej og stien, således at passage opretholdes i anlægsfasen.

Det fredede rekreative område vest for jernbanen, Orekysten Strand, bliver ikke direkte påvirket af den faste bro over Masnedssund. Den rekreative stiforbindelse, Sjællandsleden, der løber under broen, vil være lukket i

anlægsfasen. Ved den nordligste kurveudretning ved Næstved er der to beskyttede og tilgroede rundhøje i en mindre skov tæt på den eksisterende bane. Ud for fortidsminderne afgraves baneterrænet og kan dermed påvirke de arkæologiske lag.

Ved fortidsmindet vest for Pederstrup og Mogenstrup etableres en midlertidig arbejdsplads på østsiden af jernbanelandanlægget, og selve jernbanen ligger også inden for beskyttelseslinjen. Øst for Åsø ved Glumsø, syd for Glumsø ved Østerskov og syd for Herlufmagle vil anlægsarbejderne berøre eller tangere beskyttelseslinjerne omkring tre fortidsminder.

#### *15.5.9. Påvirkning af jord, grundvand og drikkevand fra jernbanelandanlægget*

Generelt er de primære grundvandsmagasiner velbeskyttede på jernbanestrækningen fra Ringsted til Rødby. I enkelte områder er grundvandsmagasinet mere sårbart og den samlede lertykkelse over det primære grundvandsmagasin under 10 m. Anlægsarbejderne vil ske i de sårbare områder syd for Glumsø, nord for Næstved samt ved Mogenstrup Ås.

Der er registreret en række små almene vandværker og et enkelt andet vandindvindingsanlæg i umiddelbar nærhed af jernbanestrækningen fra Ringsted til Orehoved.

Overordnet set er det primære grundvandsmagasin velbeskyttet ved de nærliggende vandværker med undtagelse af Vandværket Holmager 52, som ligger syd for Glumsø. Her skal der ved anlægsarbejderne tages ekstra hensyn ved indretning af arbejdspladser i forhold til tankanlæg og potentielle spildhændelser.

Der vil forekomme anlægsarbejder inden for 300 m beskyttelseszonen til seks vandindvindingsboringer, men der vurderes ikke nedlagt vandforsyningsboringer som følge af gennemførelsen af jernbanelandanlægget, og der forventes ikke foretaget permanente grundvandssænkninger.

Ved Ring Vandværks ene indvindingsboring, som i dag ligger ca. 10 m fra de nuværende spor, skal der foretages anlægsarbejder. Boringen vil efter anlægsarbejderne komme til at ligge længere væk fra sporet, da det forskydes væk fra boringen, og boringen vurderes således ikke at skulle sløjfes.

I forbindelse med anlægsarbejdet sideforlægges sporet og placeres i en afgravning på op til 10 m af de øverste jordlag på strækningen ud for Åsø Vandværks indvindingsboring. Området omkring Åsø Vandværks indvindingsboring er godt beskyttet mod nedsivende forurening af et 30 m lerdække ved selve boringen og tykkere lerlag i området omkring boringen. Selv om der afgraves op til 10 m ved anlæg af jernbanen, vil der fortsat være et lerdække på minimum 20 meter over det primære grundvandsmagasin, der dermed fortsat vil være godt beskyttet mod eventuel nedsivende forurening.

#### *16. Ligestillingsmæssige konsekvenser*

Lovforslaget vurderes ikke at have ligestillingsmæssige konsekvenser.

#### *17. Forholdet til anden lovgivning*

##### *17.1. Byggeloven i tilknytning til kyst til kyst-projektet*

Kyst til kyst-projektet indeholder en lang række elementer, som er omfattet af byggelovens bebyggelsesbegreb, hvor der dog kan opstå fortolkningstvivl om, hvorvidt varigheden af kyst til kyst-projektets midlertidige elementer indebærer, at de er omfattet af byggelovens krav om tilladelser. I bekræftende fald vil bebyggelsen som udgangspunkt være omfattet af byggeloven og bygningsreglementet. Der er dog i vid udstrækning tale om bebyggelse, som det ikke på grund af eksempelvis deres midlertidige karakter eller fysiske udformning giver mening at håndtere under byggeloven eller at sagsbehandle i henhold til bygningsreglementets krav om eksempelvis isolering. Der er tale om et særegent og langvarigt anlægsprojekt, som indeholder bebyggelse, hvor

standarderne i byggeloven og bygningsreglementet ikke er egnede som grundlag for byggesagsbehandling. Det er følgelig afgørende at præcisere byggelovens og bygningsreglementets anvendelse på kyst til kyst-projektet.

Generelt bemærkes, at byggeloven og regler udstedt i medfør heraf ikke finder anvendelse på konstruktioner, anlæg mv., som opføres på søterritoriet. Dette indebærer bl.a., at tunnelen med tilhørende in situ tunnel, tunnelportal, dagslysskærm og ramper til tunnelnedgangen, som placeres på søterritoriet på opførelsestidspunktet, ikke vil være omfattet af byggeloven og regler udstedt i medfør heraf.

Kyst til kyst-projektet indebærer etablering af en række permanente anlæg, konstruktioner og bygninger, som er omfattet af byggeloven og bygningsreglementet. Som en del af selve tunnelanlægget skal in situ tunnel, tunnelportalen, dagslysskærmen og rampen til tunnelnedgangen etableres. Disse anlæg vil pga. placeringen på søterritoriet ikke være omfattet af byggeloven og bygningsreglementet. Tilsvarende følger også af undtagelsen i bygningsreglementets kapitel 1.2, stk. 1, hvorefter reglementet ikke gælder for tunneler og andre anlæg til trafikale formål, som udføres eller godkendes af andre myndigheder end bygningsmyndigheden eller et selskab, der ved lov er ansvarlig for byggearbejdet. De nævnte anlæg vil derfor også i medfør af denne bestemmelse være undtaget fra kravet om byggetilladelse i medfør af byggeloven og bygningsreglementet.

Der skal imidlertid også etableres et betalingsanlæg samt bygninger, som skal anvendes af SKAT og politiet til inspektion. Dertil kommer bygninger til trafikkontrolcenteret, som også indeholder faciliteter til drifts- og vedligeholdelsespersonalet samt trafikkontrolcenterfaciliteter, som kan tages i anvendelse, såfremt der bliver behov for det i tilfælde af nedbrud eller lignende. Disse bygninger indeholder desuden kantinefunktion og andre servicefaciliteter til brug for personalet. Disse bygninger skal opføres i henhold til byggeloven og bygningsreglementet.

Der vil dog i det omfang, at det er foreneligt med de hensyn, som der ligger bag en given bestemmelse, kunne meddeles dispensation fra byggeloven og bygningsreglementets regulering i medfør af byggelovens § 22.

Bygninger og konstruktioner, som etableres i projektområdet og anvendes i en periode på ca. 6,5 år, opføres med det særlige formål for øje, at der skal gennemføres et større tunnelbyggeri, hvori bl.a. indgår en specialdesignet tunnelelementfabrik, som skal nedrives efter kyst til kyst-projektets gennemførelse. Anlægsfasen for kyst til kyst-projektet er forholdsvist langvarig, og det kan give anledning til tvivl om, hvorvidt bebyggelse, som etableres til brug for langvarige anlægsprojekter, vil blive anset som midlertidig i bygningsreglementets forstand.

Bygningsreglementets kapitel 1.2, stk. 1, fastslår dog, som nævnt ovenfor, at reglementet ikke gælder for bl.a. tunnelbyggeri. Det følger tilsvarende af bestemmelsen, at midlertidige konstruktioner og anlæg, der er nødvendige for i dette tilfælde tunnelbyggeriet, ikke er omfattet af bygningsreglementet. Dette indebærer i denne sammenhæng, at de midlertidige konstruktioner, anlæg og bygninger, der opføres i projektområdet, og som er nødvendige for at gennemføre tunnelbyggeriet, herunder tunnelelementfabrikken og arbejdshavnen med tilhørende produktionsfaciliteter, ikke er omfattet af bygningsreglementet. Undtagelsen i bygningsreglementets kapitel 1.2, stk. 1, skal således i forhold til kyst til kyst-projektet nævnt i § 1 fortolkes sådan, at den omfatter enhver konstruktion, anlæg eller bygning, som midlertidigt opføres udelukkende til brug for anlæg af kyst til kyst-projektet.

Dette omfatter eksempelvis skure til vagter ved indgangen, skure til entreprenørens administrative personale, kantinebygninger, mandskabsskure, betonstationer, værksteder, lagerfaciliteter, kontrolcentre, bygningsfaciliteter til førstehjælps- og brandberedskab samt faciliteter til indkvartering og rekreative aktiviteter.

Det bemærkes, at arbejdsmiljølovgivningen, herunder Arbejdstilsynets bekendtgørelser, som indeholder krav til indretning af byggepladser, skurvogne, faste arbejdssteder mv., finder anvendelse på kyst til kyst-projektets midlertidige bygninger. Reglerne fastsætter krav til bl.a. konstruktion og indretning på en måde, så der tages højde for bl.a. sikkerheds- og sundhedsmæssigt forsvarlige rammer for arbejdets udførelse. Reglerne sikrer endvidere, at der bl.a. etableres de fornødne opholdsarealer og sanitære forhold. Tilsvarende skal kyst til kyst-projektet overholde brandlovgivningen og stærkstrømsbekendtgørelsen. Det forudsættes således, at disse regler finder

anvendelse på kyst til kyst-projektet, herunder dog også muligheden for at søge om dispensation, hvor dette måtte være nødvendigt.

#### *17.2. Havneloven i tilknytning til kyst til kyst-projektet*

Havneloven gælder for havne, ”der anvendes til erhvervmæssig ekspedition af gods, køretøjer, personer og landinger af fisk”, jf. havnelovens § 1, stk. 1. Sådanne havne benævnes i praksis ”erhvervshavne”. Den arbejdshavn, der anlægges som del af det i § 1 nævnte anlæg, er ikke en erhvervshavn i havnelovens forstand, idet arbejdshavnen alene skal anvendes af Femern A/S ved anlægget af den faste forbindelse. Der er derved ikke tale om ”erhvervmæssig ekspedition”, idet havneaktiviteten ikke sker med fortjeneste for øje, men derimod for at realisere anlægsprojektet. Arbejdshavnen er derfor ikke omfattet af havneloven generelt, men alene af havnelovens §§ 3, 4 og 15, der gælder for alle havne, herunder de havne, der ellers ikke er omfattet af loven, jf. § 1, stk. 2.

Der er med hjemmel i havnelovens § 15 udstedt bekendtgørelse nr. 9139 af 15. april 2002 om standardreglement for overholdelse af orden i danske lystbådehavne og mindre fiskerihavne samt bekendtgørelse nr. 1146 af 25. november 2004 om standardreglement for overholdelse af orden i danske erhvervshavne. Disse reglementer gælder ikke for arbejdshavnen, hvorfor transportministeren vil fastsætte et individuelt ordensreglement for arbejdshavnen efter indstilling fra Femern A/S, jf. § 15, stk. 2, i havneloven. Det individuelle ordensreglement forudsættes i lighed med standardreglementet for erhvervshavne at indeholde bestemmelser vedrørende tildeling af liggeplads, fjernelse af oplagte skibe m.v., således at arbejdshavnen kan administreres hensigtsmæssigt af Femern A/S.

Når selskaberne, jf. lovforslagets § 3, træffer afgørelser som myndighed i henhold til opgaver henlagt efter denne bestemmelse, er selskaberne at anse som en forvaltningsmyndighed i forvaltningslovens forstand, og selskaberne er derfor i disse tilfælde omfattet af reglerne i forvaltningsloven. Dette gælder også i de tilfælde, hvor Femern A/S træffer afgørelser i henhold til det individuelle ordensreglement for arbejdshavnen.

Da det alene er havnelovens §§ 3, 4 og 15, der finder anvendelse på arbejdshavnen, er arbejdshavnen ikke omfattet af havnelovens § 14 a vedrørende sikring af havnefaciliteter og havne samt de bekendtgørelser, der er udstedt med hjemmel heri (bekendtgørelse nr. 896 af 9. juli 2010 om sikring af havne og bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter).

I 2002 blev kapitel XI-2 om maritim sikring indskrevet i SOLAS konventionen<sup>2</sup> af FN's søfartsorganisation, IMO, der samtidig indførte ISPS-koden<sup>3</sup> for sikring af skibe og havnefaciliteter. EU besluttede ved Forordning 725/2004/EF at gøre SOLAS kapitel XI-2 og ISPS-koden direkte gældende for skibe og havnefaciliteter i medlemslandene, og i 2005 udvidede EU ved Direktiv 2005/65/EF den maritime sikring til også at gælde havne.

Formålet med reglerne om maritim sikring er at sikre den internationale søtransportkæde. Derfor skal skibe i international fart over en given størrelse certificeres efter reglerne, og disse skibe skal herefter anløbe havnefaciliteter, der ligeledes er godkendt efter reglerne om maritim sikring. Havne, som ønsker at modtage sikrede skibe, skal således etablere sikrede faciliteter, som kan godkendes og løbende leve op til kravene i reglerne om maritim sikring.

Selv om arbejdshavnen vil være omfattet af Forordning 725/2004/EF, idet denne har umiddelbar retsvirkning i medlemslandene, foreslås det med § 26, at tydeliggøre dette samt at fastslå, at havnen i lighed med andre sikrede havne og havnefaciliteter skal behandles og godkendes efter regler udstedt i medfør af § 14 a, stk. 1 i havneloven, ligesom reglerne i lovens § 14 a, stk. 2 og 3 finder anvendelse.

---

<sup>2</sup> Convention for the Safety of Life at Sea

<sup>3</sup> The International Ship and Port Facility Security Code

### *17.3. Arbejds miljølovgivning i tilknytning til kyst til kyst-projektet*

Det er det klare udgangspunkt, at anlægsprojektets gennemførelse vil ske i overensstemmelse med arbejdsmiljølovgivningen. Der er imidlertid visse udfordringer forbundet med navnlig etableringen af selve sænketunnelen, som efter en vis fremdrift i byggeriet vil udgøre en arbejdsplads under havbunden et betydeligt stykke fra kysten. Dette skaber udfordringer i relation til arbejdsmiljølovgivningens krav til bl.a. indretning af arbejdspladser.

Det kan således forudses, at der vil være praktiske udfordringer forbundet med at opfylde de gældende bestemmelser om, at personer ikke må udsættes for emissioner fra eksempelvis støj, støv og farlige stoffer fra arbejdsprocesser, der udføres i nærheden. Det forudsættes, at der træffes de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at arbejdet kan udføres uden, at menneskers sikkerhed eller sundhed bringes i fare. Fastlæggelsen af disse foranstaltninger vil ske i tæt samarbejde med Arbejdstilsynet.

### *17.4. Lov om tv-overvågning m.v. i tilknytning til den faste forbindelse over Femern Bælt*

Der etableres ved loven adgang til dels at gennemføre tv-overvågning i et vist omfang, dels til at foretage automatisk registrering af nummerplader.

#### *17.4.1. Beskrivelse af tv-overvågningen*

Etablering af tv-overvågning på den faste forbindelse over Femern Bælt har to formål. Det ene formål er overvågning af trafikken på motorvejsdelen af den faste forbindelse over Femern Bælt med henblik på at have overblik over den aktuelle trafiksituation, at opdage og vurdere unormal trafikafvikling, at foretage nødvendige foranstaltninger, herunder tilkalde assistance fra beredskabsmyndighederne, samt at informere og advare trafikanterne.

Det andet formål er en overvågning af betalingsanlægget med henblik på varetagelsen af generelle kontroløjemed, for at tilvejebringe dokumentation for anvendelsen af den faste forbindelse samt betaling herfor, dokumentation til brug for sager om manglende eller ikke-retmæssig betaling samt i tilfælde af røveri, voldshandlinger m.v. for de dele af anlægget, som måtte være personbetjent.

Tv-overvågningen vil finde sted på den faste forbindelse over Femern Bælt, herunder betalingsanlæg og vil indebære optagelse af såvel levende billeder som stilbilleder.

Endvidere vil der under anlægsfasen kunne etableres tv-overvågning af de arealer, der anvendes til anlæg af kyst til kyst-projektet samt af enkelte vejkryds og -strækninger i området. Den midlertidige tv-overvågning af de arealer, der anvendes kyst til kyst-projektet med tilhørende landareal har til formål at forebygge arbejdsulykker, tyveri, hærværk mv. på de arealer, der anvendes til anlæg af kyst til kyst-projektet, mens den midlertidige tv-overvågning af vejkryds- og -strækninger i området har til formål at understøtte afviklingen af den ekstra vejtrafik, der vil forekomme i anlægsfasen. For så vidt angår vurderingen af den tidsmæssige udstrækning af anlægsfasen henvises der til pkt. 1.2.6. ovenfor.

Det bemærkes, at behandlingen - herunder opbevaringen, videregivelsen og sletningen - af personoplysningerne fra den tv-overvågning, der finder sted i henhold til lovens regler, skal ske i overensstemmelse med anden gældende lovgivning, herunder navnlig persondataloven (lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger). Persondatalovens generelle regler, herunder behandlingsreglerne og reglerne om den registreredes rettigheder, vil således finde anvendelse i relevant omfang. Formålet med at indføre specifikke regler om tv-overvågning i loven er således dels at undtage tv-overvågningen fra tv-overvågningslovens generelle forbud mod privates tv-overvågning, dels at skabe det fornødne sikre grundlag for, at den beskrevne tv-overvågning og videre behandling af personoplysninger kan finde sted inden for rammerne af persondataloven. Det vil påhvile hvert enkelt selskab, der foretager tv-overvågning, at sikre overholdelsen af relevant lovgivning i forbindelse hermed.

#### *17.4.1.1. Tv-overvågning i forbindelse med afvikling af trafikken mv.*

Det er forventningen, at der bliver etableret en driftscentral, hvorfra signalerne distribueres til de ansvarlige politi- og redningsmyndigheder i Danmark og Tyskland.

I Danmark vil det endvidere være muligt at etablere en fælles videoovervågningscentral på tværs af de selskaber, som er ejet fuldt eller delvist, direkte eller indirekte af Sund & Bælt holdning A/S. Endvidere vil det stedlige politi, via monitorer på politistationerne kunne overvåge trafikken på den faste forbindelse over Femern Bælt.

Som udgangspunkt vil der alene ske registrering (optagelse) af billedtransmission fra tv-overvågningen i 72 timer. Optagelserne vil således løbende blive slettet, når de er 72 timer gamle. Dermed sikres det, at der er umiddelbar adgang til de optagelser, der er nødvendige for sikre det fornødne overblik i tilfælde af specielle hændelser, som f.eks. standsede køretøjer, udløsning af brandalarm og brug af nødtelefoner. Samtidig vil det på baggrund af optagelserne konkret kunne vurderes, om det er nødvendigt at gemme eller videregive optagelser til brug for løsningen af driftcentralens og de ansvarlige myndigheders opgaver med at forebygge ulykker og sikre en hensigtsmæssig trafikafvikling mv. En beslutning om at gemme optagelser i længere tid end 72 timer - eller videregive optagelser - vil altid bero på en konkret vurdering. Det må dog som udgangspunkt kunne antages, at såfremt de kompetente myndigheder anmoder om adgang til optagelser til brug for deres opgavevaretagelse, vil en sådan videregivelse kunne finde sted.

Alle registreringer vil blive opbevaret i driftscentralen.

Transportministeren tildeles ved en særskilt bestemmelse adgang til at bestemme om tyske politi- og redningsmyndigheder har adgang til tv-overvågningen og registreringer.

#### *17.4.1.2. Tv-overvågning ved betalingsanlæg*

Det er hensigten, at der foretages tv-overvågning ved betalingsanlæg i forbindelse med passage af betalingsanlæg. Optagelserne registreres og opbevares i 180 dage til brug for dokumentation for såvel anvendelsen af forbindelsen som betaling herfor, dog længere, hvis billederne skal anvendes som dokumentation i en tvist eller retssag mv. Sådanne tvister eller retssager kan erfaringsmæssigt vedrøre meget forskellige typer af sager og begivenheder, herunder bl.a. kørsel igennem lukket bomanlæg, trafikuheld, røveri, manglende betaling eller indsigelser om uautoriserede betalinger.

Det bemærkes, at enkeltstående optagelser fra tv-overvågningen kan opbevares så længe dette er nødvendigt til brug for at sikre, at en korrekt opkrævning for anvendelsen af den faste forbindelse finder sted. Såfremt det f.eks. af tekniske eller praktiske årsager ikke er muligt at søge en konkret opkrævning gennemført, vil de registrerede oplysninger således kunne opbevares så længe dette sker med henblik på søge opkrævningen gennemført. Oplysningerne vil i sådanne tilfælde senest skulle slettes, når kravet med sikkerhed er bortfaldet grundet forældelse i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler herfor.

Transportministeren tildeles ved en særskilt bestemmelse adgang til at bestemme om tyske politi- og redningsmyndigheder har adgang til tv-overvågningen og registreringer.

#### *17.4.2. Tv-overvågning i anlægsfasen*

##### *17.4.2.1. Tv-overvågning af de arealer, der anvendes til anlæg af kyst til kyst-projektet*

Henset til anlægsprojektets størrelse og varighed er det vurderet, at der bør kunne træffes foranstaltninger, der sikrer en løbende tv-overvågning af projektområdet. En sådan overvågning vil dels kunne medvirke til at forhindre arbejdsulykker, dels virke kriminalitetsforebyggende i området. Optagelserne vil alene blive opbevaret i 30 dage, medmindre det er nødvendigt af hensyn til håndteringen af en konkret tvist. Dermed sikres dels, at optagelserne kan anvendes til de tungtvejende formål, hvortil de indsamles, dels at der alene finder en begrænset dataindsamling sted. En sådan opbevaringsperiode i forbindelse med tv-overvågning svarer i øvrigt til, hvad der

gælder for lignende tv-overvågning i medfør af persondataloven. Der skal ved skiltning eller på anden tydelig måde gives oplysning om, at der gennemføres tv-overvågning af de arealer, der anvendes til anlæg af kyst til kystprojektet. Når anlægsfasen er afsluttet, vil tv-overvågningen skulle bringes til ophør.

#### *17.4.2.2. Tv-overvågning af vejstrækninger*

Som det fremgår af pkt. 2.1.2. ovenfor, vil der i anlægsfasen være ekstra vejtrafik som følge af lastbiltrafik med materialer, varelevering, afhentning af dagrenovation mv., personbil- og busstrafik forårsaget af henholdsvis ansatte og besøgende, der kører til og fra produktionsområdet, arbejdspladsen ved portalområdet og campen.

Med henblik på at understøtte, at afviklingen af den yderligere vejtrafik i anlægsfasen kan ske uden unødige forsinkelser for trafikanterne, er det fundet nødvendigt at sikre adgang til at foretage tv-overvågning af trafikafviklingen i de områder, der vil blive særligt berørt af anlægsarbejdet. De berørte områder omfatter konkret enkelte vejkryds og -strækninger i området ved afslutningen af rampen fra Sydmotorvejen (frakørsel 50), tilkørslen til Sydmotorvejen fra Færgevej samt frakørsel 49 fra Sydmotorvejen.

Der vil ikke finde en registrering (optagelse) sted af denne overvågning, idet formålet alene vil være at gennemføre en løbende monitorering af trafikafviklingen. Til forskel for tv-overvågningen beskrevet ovenfor under pkt. 12.3.4.1. vil der derimod ikke være pligt til at give oplysning ved skiltning om, at der foretages tv-overvågning af trafikafviklingen. Dette skyldes dels, at det må anses som uforholdsmæssigt vanskeligt at gennemføre en effektiv skiltning over for de berørte trafikanter, dels at såvel karakteren og udstrækningen af den tv-overvågning, der vil finde sted, må anses for at være af forholdsvis begrænset karakter. Når anlægsfasen er afsluttet, vil tv-overvågningen skulle bringes til ophør.

#### *17.4.3. Beskrivelse af den automatiske registrering af nummerplader*

På baggrund af en automatisk registrering af nummerpladerne på de biler, der anvender den faste forbindelse over Femern Bælt samt data fra Køretøjsregisteret, vil det være muligt at gennemføre betalingsopkrævning. Det er forventningen, at denne løsning vil fungere som supplement til andre opkrævningsformer (betalingskort mv.) samt udgøre et væsentligt element i den endelige betalingsopkrævningsinfrastruktur.

Den præcise tekniske udformning og praktiske implementering af løsningen vil finde sted, når anlægsfasen er tilstrækkelig fremskreden. Lovforslaget har således alene til formål at sikre den fornødne hjemmel til, at der kan implementeres en automatisk registrering af nummerplader med henblik på at understøtte betalingsopkrævningen.

Behandlingen af de oplysninger, der indsamles i forbindelse med den automatiske registrering af nummerplader vil - ligesom det er tilfældet med oplysningerne indsamlet ved den planlagte tv-overvågning - skulle finde sted under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder persondataloven. Oplysningerne vil alene blive opbevaret i 180 dage, medmindre det er nødvendigt af hensyn til håndteringen af en konkret tvist i forbindelse med en betaling eller til varetagelsen af andre anerkendelsesværdige formål, jf. opregningen heraf under punkt 12.4.1.2 ovenfor.

Det bemærkes, at registreringer om enkeltstående nummerpladeoplysninger - som det også vil være tilfældet i forhold til oplysninger indsamlet gennem tv-overvågningen ved betalingsanlæg - kan opbevares så længe dette er nødvendigt til brug for at sikre, at en korrekt opkrævning for anvendelsen af den faste forbindelse finder sted. Såfremt det f.eks. af tekniske eller praktiske årsager ikke er muligt at søge en konkret opkrævning gennemført, vil de registrerede oplysninger således kunne opbevares så længe dette sker med henblik på søge opkrævningen gennemført. Nummerpladeoplysninger vil i sådanne tilfælde senest skulle slettes, når kravet med sikkerhed er bortfaldet grundet forældelse i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler herfor.

## 18. Forholdet til EU- og international ret

### 18.1. VVM-direktivet

Anlægsprojektet er som udgangspunkt omfattet af reglerne om vurdering af virkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet ("VVM-direktivet"). Direktivet er ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.

I henhold til VVM-direktivet (2011/92/EU), artikel 1, stk. 4, finder direktivet ikke anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig lov, idet målene med direktivet, herunder om at give oplysninger, nås gennem lovgivningsprocessen. På grundlag af projekteringsloven for den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (lov nr. 285 af 15. april 2009) er anlægsprojektet miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med EU-Domstolens praksis vedrørende anvendelsen af VVM-direktivets artikel 1, stk. 4.

I henhold til projekteringslovens § 4 er der udarbejdet VVM-redegørelser og tillæg hertil for såvel den faste forbindelse over Femern Bælt som de tilhørende landanlæg i Danmark. Som det er forudsat i de særlige bemærkninger til § 4 i lovforslaget til projekteringsloven er miljøvurderingerne udført, og VVM-redegørelserne udarbejdet i overensstemmelse med de krav, som VVM-direktivet stiller til en almindelig miljøkonsekvensvurdering efter direktivet. Lovforslagets afsnit 15 indeholder en sammenfatning af de i VVM-materialet vurderede påvirkninger af miljøet.

Der er endvidere gennemført høringer af myndigheder og offentligheden over VVM-redegørelser og -tillæg for anlægsprojektet, som faktisk opfylder direktivets almindelige krav til sådanne høringer, herunder om inddragelse af offentligheden og myndigheder i berørte medlemsstater i overensstemmelse med direktivets regler om procedurer ved projekter med grænseoverskridende miljøeffekter.

Anlægsprojektet, som således er forberedt til Folketingets vedtagelse i enkeltheder ved lov, fremgår af lovforslagets §§ 1-2 med bilag 1-4, projektbeskrivelsen i lovforslagets afsnit 3-5 og den implementeringsredegørelse, der gælder for udførelsen af arbejdet. Anlægsprojektets virkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, herunder VVM-redegørelserne med tillæg og vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med denne beskrivelse af projektet. Anlægsloven udgør den planlægningsmæssige ramme for anlægsprojektet og træder i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige VVM-regler. Anlægsprojektet vil herefter kunne gennemføres uden tilladelser, godkendelser eller dispensationer, og uden hensyn til umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af fysiske anlæg, i den af § 12 omfattede natur- og miljølovgivning.

VVM-direktivet er som anført ændret ved direktiv 2014/52/EU, og herved er artikel 1, stk. 4, ophævet. I stedet er der indsat en ny bestemmelse i VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, hvoraf fremgår, at medlemsstaterne, med forbehold af artikel 7, i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, kan fritage dette projekt fra direktivets bestemmelser om offentlig høring, forudsat at målene med direktivet opfyldes. Den nye bestemmelse indebærer således, at VVM-direktivets almindelige regler også gælder for projekter, der vedtages ved en særlig national lov, men at der i disse tilfælde er hjemmel til at fravige bestemmelserne om offentlig høring, bortset fra reglerne om inddragelse af offentligheden og myndigheder i andre medlemsstater i projekter med grænseoverskridende miljøeffekter (artikel 7).

Direktiv 2014/52/EU trådte i kraft den 15. maj 2014 og skal implementeres af medlemsstaterne senest den 16. maj 2017. Direktivet indeholder i artikel 3 overgangsregler, som navnlig har til formål at sikre, at de ændrede krav



til VVM-redegørelsen mv. ikke anvendes på projekter, for hvilke VVM-proceduren er indledt før fristen for gennemførelsen af direktivet i national ret. Det fremgår således bl.a. af artikel 3, stk. 2 a), at de hidtil gældende regler i direktiv 2011/92/EU vedrørende indholdet af VVM-redegørelsen og proceduren for vedtagelse af VVM-pligtige anlæg fortsat finder anvendelse på projekter, hvor VVM-redegørelsen er fremlagt før den 16. maj 2017.

VVM-procedurene for anlægsprojektet for en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark blev indledt i 2009, og ved fremsættelsen af lovforslaget er alle miljøvurderinger gennemført, og VVM-redegørelserne med tillæg fremlagt med henblik på projektets vedtagelse.

Det følger således af overgangsreglerne i direktiv 2014/52/EU, at anlægsprojektet kan vedtages af Folketinget under anvendelse af de hidtil gældende regler i direktiv 2011/92/EU, herunder artikel 1, stk. 4, om projekter vedtaget i enkeltheder ved særlov, og således at ændringerne i direktiv 2014/52/EU ikke finder anvendelse på denne vedtagelse.

Lovforslaget indeholder i §§ 7-9 og 45 bestemmelser, som gennemfører, henholdsvis bemyndiger transportministeren til at gennemføre dele af VVM-direktivet på anlægslovens område.

Det drejer sig navnlig om regler vedrørende screening og supplerende VVM af ændringer og udvidelser af anlægsprojektet efter anlægslovens ikrafttræden, herunder at ændringer mv., som kan være til skade for miljøet, ikke må påbegyndes uden VVM-myndighedens tilladelse (§ 8). I den forbindelse indeholder lovforslagets §§ 8 og 45 også regler om en adskillelse mellem VVM-myndighed og bygherren, herunder om en selvstændig kompetence for Trafikstyrelsen, som gennemfører den ny bestemmelse i VVM-direktivets artikel 9 a, der er indført ved direktiv 2014/52/EU.

Lovforslagets § 8, stk. 3, indeholder en bemyndigelse til, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte nærmere regler om VVM-behandlingen af projektændringer mv., herunder om bygherrens anmeldelse af sådanne ændringer mv. til Trafikstyrelsen, gennemførelse af screeningen, indholdet af en eventuel supplerende VVM-redegørelse samt høring af offentligheden og andre myndigheder.

Desuden indeholder lovforslagets § 9, stk. 3, en bemyndigelse til, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte nærmere regler, bl.a. om en samordnet og/eller fælles procedure for vurderingerne, hvor eventuelle projektændringer mv. skal vurderes efter både VVM-reglerne og habitatreglerne.

Der kan i medfør af disse bemyndigelser i lovforslagets § 8, stk. 3, og § 9, stk. 3, også fastsættes regler, som, i det omfang det er relevant for gennemførelsen af anlægsprojektet, implementerer de nye regler i direktiv 2014/52/EU på anlægslovens område.

Reglerne i lovforslagets §§ 7-9 og 45 samt de i medfør af § 8, stk. 3, og § 9, stk. 3, fastsatte regler vil i forhold til behandlingen af ændringer og udvidelser af anlægsprojektet erstatte de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, herunder VVM-reglerne i planloven, kystbeskyttelsesloven og råstofloven samt bekendtgørelserne om VVM udstedt i medfør af planloven, råstofloven og kystbeskyttelsesloven. Der henvises til lovforslagets § 8, stk. 4, og § 9, stk. 4, samt bemærkningerne hertil.

Det er hensigten, at en bekendtgørelse med regler fastsat i henhold til lovforslagets § 8, stk. 3, og § 9, stk. 3, skal træde i kraft umiddelbart efter anlægslovens ikrafttræden.

## *18.2. SMV-direktivet*

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

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

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

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

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

Der er således ikke gennemført en miljøvurderingsprocedure efter SMV-reglerne af lovforslaget eller af anlægsprojektet for en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. Det bemærkes imidlertid, at VVM-redegørelserne for anlægsprojektet er udarbejdet således, at også SMV-direktivets krav til indholdet af en miljøvurderingsrapport efter disse regler er opfyldt.

Det bemærkes endvidere, at der også i den tidligere projektforberegende fase frem til 2008 er udført meget omfattende forundersøgelser af en fast forbindelse over Femern Bælt, herunder en fælles dansk-tysk miljøkonsultationsproces med offentlighedsfase i 2006, som dog ikke havde formel karakter af en strategisk miljøvurdering efter SMV-direktivet. Der henvises til beskrivelsen af de gennemførte undersøgelser i de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2, i forslag til lov om projektering af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (L 99 af 17. december 2008 [reference til FT indsættes]).

Endelig bemærkes, at traktaten mellem Danmark og Tyskland, som blev indgået i 2008, har været genstand for en forundersøgelse i Europa-Kommissionen (EU Pilot 785 og 786/10/ENVI), idet Kommissionen ville vurdere, om der forud for traktatindgåelsen burde have været gennemført en miljøvurderingsprocedure efter SMV-direktivet. Forbundsrepublikkens og den danske stats besvarelser af de rejste spørgsmål blev accepteret af Kommissionen i oktober henholdsvis november 2010, og sagen blev i april 2011 lukket af Kommissionen.

For så vidt angår anlægsfasen er der i lovforslagets § 10, for at sikre klarhed om forholdet til miljøvurderingsloven, foreslået en udtrykkelig bestemmelse om, at miljøvurderingsloven ikke finder anvendelse på anlægsprojektet. Dette er i overensstemmelse med den ovenstående forståelse af de gældende regler, hvorefter SMV-direktivet og miljøvurderingslovens procedurer ikke finder anvendelse på konkrete anlægsprojekter som det foreliggende. Bestemmelsen har navnlig til formål at gøre det klart, at eventuelle beslutninger om ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter lovens vedtagelse ikke vil være omfattet af miljøvurderingsloven, uanset om sådanne ændringer mv. måtte udløse krav om supplerende VVM-procedure og/eller habitatvurdering efter lovforslagets §§ 8 og 9.

### *18.3. Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet (Natura 2000)*

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

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

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

I medfør af habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiverne er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder). Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området ("konsekvensvurdering"), såfremt projektet efter en foreløbig vurdering rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

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

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

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

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

Dommen giver ikke anledning til at ændre den hidtidige konklusion om, at anlægsprojektet kan gennemføres uden anvendelse af proceduren i habitatdirektivets artikel 6, stk. 4. Det er således vurderingen, at projektet, også uden inddragelse af kompenserende foranstaltninger af hensyn til naturen, ikke vil medføre en skade på Natura

2000-områder i henhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Det betyder, at anlægsprojektet kan vedtages af Folketinget, uden at betingelserne for at fravige beskyttelsen efter direktivets artikel 6, stk. 4, skal være opfyldt.

I implementeringsredegørelsen for anlægsprojektet er beskrevet en række afværgeforanstaltninger, bl.a. foranstaltninger af hensyn til at afværge påvirkninger eller skade på Natura 2000-områder. Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til at gennemføre disse foranstaltninger uden yderligere tilladelse, godkendelse eller dispensation mv. efter anden lovgivning, som det nærmere fremgår af lovforslagets §§ 11 og 12.

Lovforslagets § 9 om habitatvurderinger af eventuelle projektændringer mv. efter anlægslovens ikrafttræden indeholder bestemmelser, som gennemfører, henholdsvis bemyndiger transportministeren til at gennemføre, dele af habitatdirektivet på anlægslovens område.

#### *18.4. Vandrammedirektivet og havstrategidirektivet*

Det følger af vandrammedirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger – EU-tidende 2000 nr. L327, side 1), at alt overfladevand som udgangspunkt skal opnå en god tilstand i 2015. Det er som led i udarbejdelsen af VVM-redegørelsen vurderet, at gennemførelsen af kyst til kyst-projektet på dansk side kan ske inden for rammerne af vand-rammedirektivet. Det er desuden efterfølgende vurderet, at foranstaltningerne som følge af kyst til kyst-projektet udgør en forbedring i forhold til det foreslåede indsatsprogram efter den statslige vandplan.

Det følger af havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger – EU-tidende 2008 nr. L 164, side 19), at en god tilstand skal etableres eller fastholdes i alle europæiske havområder senest i 2020. Det er som led i udarbejdelsen af VVM-redegørelsen vurderet, at kyst til kyst-projektet primært vil påvirke de lokale forhold, og at det bl.a. derfor ikke vil være til hinder for opnåelse af en god tilstand i det berørte havområde.

#### *18.5. Affaldsdirektivet*

Lovforslaget gennemfører undtagelsen i artikel 2, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/98/EF af 19. november 2008 om affald og om ophævelse af visse direktiver (EU-tidende 2008 nr. L 312, s. 3) i dansk ret for anlægsprojektet. Der henvises til afsnit 6.2.3. ovenfor.

#### *18.6. Espoo- og Helsinki-konventionen*

Danmark har tiltrådt en række internationale aftaler om beskyttelse af bl.a. havmiljøet i danske farvande, herunder Helsinki-konventionen (HELCOM) om beskyttelse af havmiljøet i Østersøområdet og Konventionen om Vurdering af Virkninger på Miljøet i en grænseoverskridende kontekst (Espoo-konventionen).

I henhold til Espoo-konventionen skal regeringer notificere og konsultere stater, hvis territorium miljømæssigt vil kunne blive påvirket af et projekt. Danmark og Tyskland er derfor forpligtet til at give samtlige lande, der potentielt er berørt af kyst til kyst-projektet, en mulighed for at vurdere dets mulige virkninger. Danmark og Tyskland har notificeret og hørt landene omkring Østersøen (Sverige, Polen, Finland, Estland, Letland, Litauen og Rusland) samt Norge.

Helsinki-konventionens hovedformål er at medvirke til at beskytte havmiljøet i Østersøen mod forurening. I henhold til Helsinki-konventionens bestemmelser skal et land notificere Helsinki-Kommissionen og de stater, hvis territorium i Østersøen miljømæssigt vil kunne blive væsentligt negativt påvirket af et projekt. Danmark har notificeret Helsinki-Kommissionen og derefter Østersølandene.

Transportministeren har modtaget og bearbejdet høringssvarene. Transportministeren har under iagttagelse af procedurerne under de to konventioner taget højde for de modtagne høringssvar. Der henvises til det udarbejdede høringsnotat.

Med loven træffes den endelige beslutning i relation til Espoo-konventionens artikel 6. De berørte lande modtager i overensstemmelse med Espoo-konventionens artikel 6, stk. 2, loven med bemærkninger samt det udarbejdede høringsnotat, som beskriver stillingtagen til og indarbejdelse af de afgivne høringsvar i kyst til kyst-projektet.

#### *18.7. Udbudsdirektivet*

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

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

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

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

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

#### *18.8. Momsdirektivet*

Anlægsprojektet vil fra nord strække sig over dansk landterritorium, søterritorium og Eksklusiv Økonomisk Zone og videre til tysk Eksklusiv Økonomisk Zone, søterritorium og landterritorium. Dansk henholdsvis tysk land- og søterritorium hører i henhold til momsdirektivgrundlaget under landenes momsområder. Efter gældende national momslovgivning er der inden for den danske del momspligt på land- og søterritorium, mens der inden for den tyske del er momspligt på landterritorium, men ikke på søterritorium. Leverancer, der momsmæssigt henføres til dansk land- eller søterritorium, pålægges således dansk moms, mens leverancer, der henføres til tysk landterritorium, pålægges tysk moms. Leverancer, der henføres til tysk søterritorium, pålægges ikke moms.

Leverancer under entreprisekontrakterne, bortset fra midlertidige installationer i henhold til kontrakten for portaler, ramper og landarbejder, vil i momsmæssig henseende blive henført til det sted, hvor leverancen udføres. I relevant omfang opdeles en kontraktydelse på flere leverancer, hvis den momsmæssigt kan henføres til både land- og søterritorium mv. Midlertidige installationer i henhold til kontrakten for portaler, ramper og landarbejder henføres til Femern A/S' produktionsområde, dvs. dansk landterritorium.

Entreprenørerne vil fakturere leverancer løbende a conto og ved aflevering i henhold til kontraktens betalingsplan, og der afregnes dansk eller tysk moms løbende og ved aflevering, i det omfang leverancerne er momspligtige.

Da Femern A/S' anvendelse af den færdige forbindelse - levering af retten til passage mod betaling - vil være momspligtig, har selskabet efter momslovgivningens almindelige regler fuld fradragsret for moms af indkøbte leverancer i anlægsfasen. Dette gælder dansk moms i henhold til den danske momslov, og de tyske myndigheder

har oplyst, at der tilsvarende gælder for tysk moms. Femern A/S vil dermed ikke blive belastet af moms, bortset fra den likviditets-forskydning, der kan være fra tidspunktet for en entreprenørs opkrævning af moms til tidspunktet for selskabets fradrag, i de tilfælde hvor det er entreprenøren og ikke Femern A/S selv, der skal afregne momsen til skattemyndighederne. I forbindelse med alle faktureringer, hvoraf der skal afregnes moms, vil Femern A/S herved kunne fradrage momsen i sin danske eller tyske momsangivelser.

#### *18.9. EETS-direktivet*

Europa-Parlamentet og Rådets direktiv 2004/52/EF af 29. april 2004 om interoperabilitet mellem elektroniske vejafgiftssystemer i EU (EETS-direktivet) finder anvendelse på alle former for elektronisk opkrævning af bompenge inden for EU, herunder opkrævning inden for vejnet, i byområder og mellem større byer, på motorveje, større og mindre veje samt på forskellige anlæg som f.eks. tunneler, broer og færger.

I det omfang der sker elektronisk opkrævning af bompenge i forbindelse med anlæg og drift af den faste forbindelse over Femern Bælt, finder EETS-direktivet samt EU-Kommissionens beslutning (2009/750/EF) af 6. oktober 2009 om definitionen af den europæiske elektroniske bompengetjeneste (EETS) og de tilhørende tekniske løsninger således anvendelse, ligesom det er tilfældet for Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen.

#### *18.10. Tunnelsikkerhedsdirektivet*

I direktiv 2004/54/EF (tunnelsikkerhedsdirektivet) er fastlagt minimumssikkerhedskrav for tunneler i det transeuropæiske vejnet. Formålet med direktivet er at sikre et højt, ensartet og stabilt niveau for sikkerhed, service og bekvemmelighed på det transeuropæiske vejnet.

Direktivet finder i medfør af artikel 1, stk. 2 anvendelse på alle tunneller af mere end 500 meters længde, uanset om de er i drift, under bygning eller under projektering. Femern-tunnelen (kyst til kyst-projektet) er således omfattet af direktivets bestemmelser, herunder underlagt de minimumssikkerhedskrav, som følger af direktivets bilag I.

I direktivet forudsættes det, at medlemsstaterne udpeger eller foranlediger udpeget en række myndigheder eller organer til at varetage og opfylde medlemsstaternes forpligtelser i medfør af direktivet.

Medlemsstaterne skal således i henhold til direktivets artikel 4, stk. 1, udpege en administrativ myndighed, som har ansvaret for, at alle sikkerhedsaspekter ved en tunnel iagttages, og som træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre overholdelsen af direktivet. Tunnelsikkerhedsdirektivet forudsætter endvidere, at der udpeges en ansvarlig myndighed. I direktivets bilag II, punkt 1.3, er det således bestemt, at den ansvarlige myndighed blandt andet godkender det omhandlede tunnelprojektet, hvilket den ansvarlige myndighed underretter tunnelledelsen og den administrative myndighed om.

Tunnelsikkerhedsdirektivet er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 726 af 3. juli 2008 og ændringsbekendtgørelse nr. 142 af 20. februar 2012.

I medfør af § 2, stk. 1 i bekendtgørelse nr. 726 af 3. juli 2008, er Vejdirektoratet udpeget som administrativ myndighed for tunneller i det transeuropæiske vejnet i Danmark, jf. direktivets artikel 4, stk. 1. Ved bekendtgørelse nr. 142 af 20. februar 2012 blev bestemmelsen i § 2, stk. 1 ændret således, at Femern A/S specifikt er udpeget som administrativ myndighed for Femern-tunnelen.

I § 2, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 726 af 3. juli 2008 er det fastlagt, at Vejdirektoratet udøver de øvrige beføjelser, der i direktivet er tillagt medlemsstaterne. Vejdirektoratet anses derfor som den ansvarlige myndighed i henhold til direktivet for kyst til kyst-projektet og har således ansvaret for at godkende tunnelprojektet samt varetage de øvrige forpligtelser, som i direktivet forudsættes varetaget af den ansvarlige myndighed i forhold til kyst til kyst-projektet. Transportministeren kan foranledige, at én fælles administrativ myndighed oprettes, jf. direktivets artikel 4, stk. 3.

#### *18.11. Forholdet til EU's statsstøttere*

Det er vurderingen, at finansieringsmodellen, der er beskrevet i afsnit 12.1, ikke indebærer, at der ydes statsstøtte til Femern A/S og A/S Femern Landanlæg, idet disse virksomheder ikke udøver økonomisk aktivitet i TEUF artikel 107, stk. 1's forstand, og at en eventuel statsstøtte til disse virksomheder under alle omstændigheder vil kunne godkendes af Kommissionen på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra b. Det er endvidere vurderingen, at Kommissionen ikke deler regeringens opfattelse af, at der ikke ydes statsstøtte til Femern A/S og A/S Femern Landanlæg. Af denne grund og på grund af det ovennævnte tilsagn, vil finansieringsmodellen blive notificeret til Kommissionen.

Den 16. marts 2009 underrettede de danske myndigheder Kommissionen om den forudsatte finansieringsmodel for planlægningsfasen for den faste forbindelse over Femern Bælt. Den 14. juli 2009 traf Kommissionen afgørelse i sagen. I afgørelsen anførte Kommissionen, at Femern A/S "handler som en offentlig myndighed for så vidt angår selskabets deltagelse i planlægningsprocessen for infrastrukturen", og at støtten til dette formål derfor ikke udgør statsstøtte som omhandlet i TEU artikel 87(1), nu TEUF artikel 107(1). Imidlertid kunne Kommissionen ikke på det foreliggende grundlag udelukke, at den offentlige støtte til planlægningsfasen også ville kunne indebære støtte til den fremtidige operatør.

Derfor foretog Kommissionen en vurdering af, om den anmeldte finansiering, i tilfælde af at der skulle foreligge statsstøtte efter TEUF artikel 107(1), kunne godkendes efter undtagelsen i TEUF artikel 107(3)(b), som giver mulighed for at yde statsstøtte til vigtige projekter af fælleseuropæisk interesse. Kommissionen konkluderede i den forbindelse, at "den faste forbindelse over Femern Bælt i den aktuelle fase og under alle omstændigheder i dens planlægningsfase" opfylder betingelserne for en undtagelse efter artikel 107 (3)(b).

Den samlede konklusion i Kommissionens beslutning var således, at finansieringsforanstaltningerne "formentlig ikke udgør statsstøtte som omhandlet i TEU artikel 87(1), og at de under alle omstændigheder er forenelige med fællesmarkedet". Kommissionen understregede i øvrigt, at beslutningen var uden præjudice for vurderingen af fremtidige finansieringsforanstaltninger vedrørende Femern Bælt-projektet. Derudover noterede Kommissionen sig de danske myndigheders tilsagn om at ville notificere finansieringsmodellen for projektet i anlægs-, drifts- og vedligeholdelsesfaserne før denne model træder i kraft.

Kommissionen traf den 15. oktober 2014 afgørelse i forbindelse med klage over påstået ulovlig statsstøtte til Øresundsbro Konsortiet og de særlige afskrivningsregler og muligheder for at fremføre underskud, som dele af Sund & Bælt-koncernen har i dag. I forbindelse med sagen har regeringen og de svenske myndigheder oplyst Kommissionen om, at det ikke er hensigten, at Øresundsbro Konsortiet skal modtage statsstøtte, efter at gælden er fuldt afviklet. Regeringerne har derfor forpligtet sig til at indhente Kommissionens forudgående godkendelse, hvis der mod forventning måtte blive behov for at yde statsstøtte til Konsortiet efter 2040. Derfor vil de særlige regler om skattemæssige afskrivninger og fremførsel af underskud skulle ophæves senest i 2040. Med forslaget ophæves disse særregler allerede med virkning fra indkomståret 2016.

#### *18.12. Forholdet til Århus-konventionen*

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

Århus-konventionens artikel 6 og 7 indeholder regler om offentlig deltagelse i afgørelser vedrørende konkrete aktiviteter samt i politikker, programmer og planer vedrørende miljøet. Bestemmelsen i artikel 6 finder anvendelse i forbindelse med afgørelser om, hvorvidt der skal gives tilladelse til forslag til aktiviteter, der er indeholdt i konventionens bilag I, samt i relation til afgørelser vedrørende foreslåede aktiviteter, som ikke er indeholdt i bilag

I, men som kan have væsentlig indvirkning på miljøet. Med henblik herpå afgør konventionsparterne, om en sådan foreslået aktivitet skal være undergivet disse bestemmelser. Efter konventionens bilag I, pkt. 20, omfatter artikel 6, stk. 1, litra a, bl.a. alle aktiviteter, der ikke er dækket af bilagets øvrige punkter, men hvor offentlig deltagelse er påkrævet efter national lovgivning i forbindelse med en procedure til vurdering af miljøpåvirkninger.

I forhold til anlægsprojektet finder Århus-konventionen bl.a. anvendelse på de vurderinger af miljøpåvirkningerne, der er påkrævet efter VVM-direktivet, herunder ændringer af projektet, der kan have væsentlig virkning på miljøet. Trafikstyrelsens godkendelse af ændringer mv. i anlægsprojektet efter den foreslåede bestemmelse i § 8 træder i stedet for en normal VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning, og udgør i relation til VVM-direktivet det tilladelsesmæssige grundlag for projekteringen og anlæggelsen af en fast forbindelse over Femern Bælt. Denne afgørelse – samt de bagvedliggende planvedtagelser – er derfor omfattet af Århus-konventionens artikel 6 og 9, stk. 2, og VVM-direktivets artikel 11. Det samme gælder de foreslåede regler om supplerende VVM-vurdering i forslaget til § 8, stk. 2.

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

Efter Århus-konventionens artikel 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.

Det følger af EU-Domstolens dom af 18. oktober 2011 de forenede sager C-128/09 – C-131/09, C-134/09 og C-135/09, Boxus og Roua m.fl., præmis 57, at Århuskonventionens artikel 9, stk. 2, og VVM-direktivets artikel 11 skal fortolkes således, at når et projekt, som er omfattet af disse bestemmelsers anvendelsesområde, er vedtaget ved en lov, skal spørgsmålet om, hvorvidt denne lov opfylder betingelserne i VVM-direktivets artikel 1, stk. 4 (nu artikel 2, stk. 5), i henhold til nationale processuelle regler kunne prøves ved en domstol eller et ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ. Det følger endvidere af konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Også denne forpligtelse anses i relation til nærværende lovforslag for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål. Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, må procedurer omfattet af bestemmelsens ikke være uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en anlægslovs forenelighed med f.eks. VVM-direktivet for de danske domstole. Tilsvarende gælder for afgørelser truffet efter anlægsloven eller efter love eller regler omfattet af forslaget til § 14. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, præciseres i forslagets § 46, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

#### 19. Høring

[...]



*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Den foreslåede bestemmelse i § 1 bemyndiger Femern A/S til at anlægge og drive en fast forbindelse over Femern Bælt samt til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik gennemførelsen heraf, herunder ændringer af anlæggene, jf. §§8-9. Med bemyndigelsen kan Femern A/S forestå anlæggelse af de nødvendige anlæg og faciliteter samt foretage andre nødvendige dispositioner til brug for anlæggelsen og driften af den faste forbindelse over Femern Bælt. Femern A/S gives samtidig bemyndigelse til at foretage de dispositioner vedrørende anlægsfasen, som er nødvendige i henhold til Traktaten.

Femern A/S har fra projekteringslovens vedtagelse forestået forberedelse, undersøgelse og projektering af kyst til kyst-projektet. Det var i forbindelse med projekteringslovens vedtagelse forventningen, at Femern A/S også ville blive ansvarlig for anlæg, drift og finansiering af kyst til kyst-projektet, hvilket foreslås med denne bestemmelse.

Loven har i forhold til arealanvendelsen alene retsvirkning på dansk territorium, og bestemmelsen i stk. 1 udgør derfor i forhold til den del af kyst til kyst-projektet, som skal gennemføres på tysk territorium, alene en bemyndigelse til at foretage det nødvendige med respekt for tysk ret. Med bestemmelsen bliver Femern A/S således for så vidt angår den del af kyst til kyst-projektet, som skal gennemføres på tysk territorium, bemyndiget til som bygherre at erhverve de nødvendige arealer og etablere de nødvendige konstruktioner, anlæg mv.

Femern A/S vil således skulle indhente tilladelser mv. på sædvanlig vis og i henhold til de gældende tyske regler. Dette er i overensstemmelse med Traktaten, som i artikel 1, stk. 1, fastslår, at Danmark opfører og driver anlægsprojektet, og at Danmark afholder udgifterne hertil. Dette er specificeret nærmere i Traktatens artikel 3, stk. 1. Tyskland forestår udbygningen af landanlæggene på tysk territorium. Femern A/S' bemyndigelse rækker således alene til i overensstemmelse med artikel 1, stk. 1, i nævnte traktat at gennemføre og afholde udgifterne til den del af kyst til kyst-projektet på tysk territorium, som ikke henhører under udbygning af landanlæg på tysk territorium.

Det anlæg, som Tyskland forestår udførelsen af, fremgår af Traktatens artikel 5, stk. 2. Afgrænsningen til de anlæg, som transportministeren henholdsvis Tyskland forestår udførelsen af på tysk territorium, fremgår navnlig af Traktatens artikel 2, stk. 4 og 6.

I stk. 2 oplistes hovedelementerne i Femern A/S' bemyndigelse til at anlægge og drive en fast forbindelse over Femern Bælt.

Det foreslås i stk. 2, nr. 1, at etablere en sænketunnel mellem Puttgarden i Tyskland og Rødbyhavn med en kombineret jernbane- og vejforbindelse bestående af en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane og en firesporet motorvej med dertil hørende anlæg.

Det foreslås i stk. 2, nr. 2, at etablere et nyt landområde placeret på dansk territorium ud for Rødbyhavn. Bestemmelsen i § 2 bemyndiger til, at gennemføre de nødvendige foranstaltninger til brug for etableringen af et nyt landområde ud for Rødbyhavn. Bemyndigelsen indebærer endvidere, at Femern A/S i overensstemmelse med de gældende regler om frembringelse af værdier tilfalder frembringeren, som skal anses som ejer af det nye landområde.

Det fremgår af § 2, stk. 3, at linjeføringen på land, gennem Femern Bælt og projektområder, der omfattes af stk. 2, fremgår af det kortbilag, der er vedlagt som lovens bilag 1.

Det foreslås i stk. 4, at transportministeren kan fastsætte regler for arealanvendelsen af det i medfør af stk. 2, nr. 2 etablerede landområde, som ikke anvendes til det permanente anlæg. Formålet med bestemmelsen er, at transportministeren har muligheden for at sikre og regulere offentlighedens adgang til landområdet, idet landområdet navnlig vil komme til at bestå af rekreative områder og natur. Transportministeren vil i forbindelse med udnyttelse af bestemmelsen inddrage Lolland Kommune.

Det fremgår af § 2, stk. 5, at det nye landområde på dansk territorium, der omfattes af stk. 2, fremgår af det kortbilag, der er vedlagt som lovens bilag 2.

#### *Til § 2*

Den foreslåede bestemmelse bemyndiger A/S Femern Landanlæg til at anlægge og drive de danske landanlæg samt til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen heraf, herunder ændringer af anlæggene, jf. §§8-9. Med bemyndigelsen kan A/S Femern Landanlæg forestå anlæggelse af de nødvendige anlæg og faciliteter samt foretage andre nødvendige dispositioner til brug for anlæggelsen og driften af de danske landanlæg. A/S Femern Landanlæg gives samtidig bemyndigelse til at foretage de dispositioner vedrørende anlægsfasen, som er nødvendige i henhold til Traktaten.

A/S Femern Landanlæg har fra projekteringslovens vedtagelse forestået forberedelse, undersøgelse og projektering af de danske landanlæg. Det var i forbindelse med projekteringslovens vedtagelse forventningen, at A/S Femern Landanlæg også ville blive ansvarlige for anlæg, drift og finansiering af de danske landanlæg, hvilket foreslås med denne bestemmelse.

A/S Femern Landanlæg har i projekteringsfasen inddraget Banedanmark til at forestå opgaver vedrørende forberedelsen af de danske jernbanelandanlæg, mens Vejdirektoratet er inddraget til at forestå opgaver vedrørende de danske vejlandanlæg, hvilket forventes videreført i anlægsfasen.

I stk. 2 oplistes hovedelementerne i A/S Femern Landanlægs bemyndigelse til at anlægge og drive de danske jernbanelandanlæg. Det foreslås i stk. 2, nr. 1, at udbygge jernbaneanlægget fra Vordingborg til Masnedø, og fra Orehoved til Rødby med et nyt spor. Anlægget følger den oprindelige linjeføring langs det eksisterende jernbanespor, hvor der nogle steder skal ske kurveudretninger for at sikre, at passagertog kan køre med 200 km/t.

Det foreslås i stk. 2, nr. 2, at opgradere jernbanelandanlægget fra Ringsted til Masnedø, og fra Orehoved til Rødby, så passagertog kan køre 200 km/t. Jernbanen elektrificeres og udstyres med det ny signalanlæg ERTMS2.

I stk. 2, nr. 3 foreslås det, at etablere en ny passagervendt jernbanestation ved Ladhavevej, syd for Holeby. Stationen får to perroner og der etableres perronbro med trapper og elevator og opsættes læskure og cykelparkering. Der etableres adgangsvej og parkeringsplads til busser og biler.

Det foreslås i stk. 2, nr. 4, at anlægge en ny jernbanebro over Masnedsund og en enkeltsporret jernbaneklapbro over Guldborgsund.

Det fremgår af § 2, stk. 3, at jernbanestrækningen og de anlæg, der omfattes af stk. 2, fremgår af det kortbilag, der er vedlagt som lovens bilag 3.

I stk. 4 oplistes hovedelementerne i A/S Femern Landanlægs bemyndigelse til at anlægge og drive de danske vejlandanlæg. Det foreslås i stk. 4, nr. 1, at etablere en ny bro over Sydmotorvejen ved Lundegårdsvej som følge af, at der anlægges en ny passagervendt jernbanestation ved Ladhavevej, syd for Holeby.

Det foreslås i stk. 4, nr. 2, at gennemføre miljømæssige forbedringer af den eksisterende motorvej på strækningen mellem Sakskøbing og Rødbyhavn.

Det foreslås i stk. 4, nr. 3, at nedlægge Sydmotorvejen som hovedlandevej på strækningen mellem tilslutningspunktet for den faste forbindelse og Rødbyhavn. Omkring 300 meter syd for Lundegårdsvej forlægges Sydmotorvejen til den nye motorvej frem til den faste forbindelse over Femern Bælt. Det betyder, at den nuværende motorvej til Rødbyhavn kan nedlægges som hovedlandevej fra og med dette punkt.

Der etableres et tilslutningsanlæg på den nye motorvej i forbindelse med overførslen af den forlagte kommunevej Ottelundevej, som sammen med den nedlagte motorvej udgør den fremtidige vejforbindelse mod Rødbyhavn.

Den nuværende 4-sporede motorvejsstrækning nedlægges og bortgraves på en kort strækning nord for tilslutningen af Ottelundevej, mens den 4-sporede motorvejsstrækning mod Rødbyhavn ombygges til 2-sporet vej med rundkørsler. De nævnte 2-sporede vejstrækninger vil efter anlæg blive klassificeret som kommuneveje og de dele af den 4-sporede motorvejsstrækning, som nedlægges som hovedlandevej og ikke skal indgå som 2-sporet kommunevej, vil blive nedlagt og bortgravet.

Det fremgår af § 2, stk. 5, at strækningen der nedlægges, fremgår af det kortbilag, der er vedlagt som lovens bilag 4.

#### *Til § 3*

I bestemmelsens stk. 1 foreslås det, at for Femern A/S og A/S Femern Landanlæg, gælder selskabslovgivningen med de ændringer, der følger af dette lovforslag. Bestemmelsen medfører eksempelvis, at regler om udbyttebetaling, kapitalændringer og medarbejderrepræsentation i selskabernes bestyrelse reguleres af selskabsloven.

I stk. 2 foreslås det, at transportministeren skal godkende vedtægter og ændringer heri for Femern A/S og A/S Femern Landanlæg. Efter lovens vedtagelse vil Femern A/S' og A/S Femern Landanlægs nuværende vedtægter blive ændret i overensstemmelse med denne lov.

I stk. 3 foreslås det, at transportministeren om spørgsmål af væsentlig betydning kan give Femern A/S og A/S Femern Landanlæg generelle og specielle instrukser for udøvelsen af selskabernes virksomhed. Hensigten med bestemmelsen er ikke, at transportministeren skal kunne gribe ind i selskabernes daglige drift, men derimod i sager af større rækkevidde.

#### *Til § 4*

Efter lovforslagets § 4 kan Femern A/S og A/S Femern Landanlæg optage lån og benytte andre finansielle instrumenter til finansiering og refinansiering af projektering, anlæg og drift og andre nødvendige dispositioner med henblik på etablering og drift af anlægsprojektet. Lån optages efter finansministerens nærmere bestemmelse med henblik på at opnå de bedst mulige vilkår.

I stk. 2 bemyndiges finansministeren til at yde garanti af statskassen for Femern A/S' og A/S Landanlægs forpligtelser vedrørende lån og andre finansielle instrumenter. Bestemmelsens indhold svarer til § 7, stk. 3, i projekteringsloven.

I medfør af stk. 3 er staten endvidere berettiget til at yde statslige genudlån efter finansministerens nærmere bestemmelse herom. Der vil på bevillingslovene blive etableret hjemmel til, at staten kan yde de nævnte genudlån.

I medfør af stk. 4 garanterer den danske stat indtil det tidspunkt, hvor forbindelsen ibrugtages, uden særlig tilkendegivelse i det enkelte tilfælde for Femern A/S' og A/S Femern Landanlægs øvrige økonomiske forpligtelser, som ikke er garanteret i stk. 2. Bestemmelsen svarer til § 10, stk. 5 i lov om Sund og Bælt Holding A/S, idet bestemmelsen i stk. 4 dog er tidsbegrænset.

#### *Til § 5*

I henhold til den foreslåede bestemmelse afholder Femern A/S og A/S Femern Landanlæg alle udgifter til projektering, anlæg og drift og andre nødvendige dispositioner med henblik på anlæggelse og drift af anlæggene omfattet af §§ 1-2. Omfattet heraf er også omkostninger som følge af arbejdernes udførelse, eksempelvis selskabernes eventuelle erstatningsansvar.

Det forudsættes, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg indbyrdes imellem kan foretage en fordeling af omkostningerne, herunder i tilfælde, hvor det ene selskab naturligt burde afholde omkostninger til arbejde, som dog af tekniske, organisatoriske og styringsmæssige årsager foretages af det andet selskab.

Ejendomsretten til de anlæg, aktiver, fast ejendom mv., som Femern A/S og A/S Femern Landanlæg afholder udgifter til erhvervelse af i forbindelse med varetagelsen af selskabernes opgaver og den nærmere afgrænsning af ejendomsretten til kyst til kyst-projektet og landanlæggene selskaberne i mellem, i forhold til den del af jernbanelandanlægget som forventes, at skulle ejes af henholdsvis staten og A/S Femern Landanlæg, samt i forhold til vejlandanlægget i Danmark, reguleres af §§ 38 og 39.

Bestemmelsen er i overensstemmelse med traktatens artikel 6 og 8.

Der er ikke med bestemmelsens ordlyd i øvrigt tilsigtet en indholdsmæssig ændring i forhold til projekteringslovens § 17.

#### *Til § 6*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at transportministeren kan overlade sine beføjelser i denne lov til Femern A/S og A/S Femern Landanlæg, i det omfang dette findes hensigtsmæssigt. Bestemmelsen i § 6 angår transportministerens adgang til at delegere de konkrete beføjelser, som transportministeren er givet ved loven.

Bestemmelsen i stk. 2 etablerer mulighed for, at transportministeren kan bestemme, at udvalgte opgaver vedrørende anlægs- og driftsarbejdet, som måtte være omfattet af de opgaver der påhviler Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg i henhold til §§ 1-2, skal forestås af Banedanmark, Vejdirektoratet eller institutioner under Miljøministeriet.

Idet den jernbanefaglige kompetence ligger hos Banedanmark kan transportministeren efter lovforslagets § 6, stk. 2 bestemme, at overlade opgaver vedrørende anlæggelse og drift af jernbaneanlæg til Banedanmark. Tilsvarende ligger den vejfaglige kompetence hos Vejdirektoratet, hvorfor transportministeren efter lovforslagets § 6, stk. 2 kan bestemme, at overlade opgaver vedrørende anlæggelse og drift vejanlæg til Vejdirektoratet. Endvidere vil institutioner under Miljøministeriet, herunder Naturstyrelsen, kunne overlades opgaver, når dette anses for hensigtsmæssigt af hensyn til disse institutioners miljøfaglige kompetencer.

Transportministeren fastlægger nærmere i bekendtgørelse afgrænsningen af de opgaver, som skal forestås af Banedanmark, Vejdirektoratet og institutioner under Miljøministeriet i forhold til de opgaver, som forestås af Femern A/S og A/S Femern Landanlæg. Det forudsættes dog, at for de opgaver som Banedanmark, Vejdirektoratet og institutioner under Miljøministeriet måtte få overladt, vil institutionerne være at betragte som bygherre med tilhørende ansvar, forpligtelser og rettigheder, herunder for en optimal tids- og omkostningsmæssig styring af opgaverne.

I de tilfælde, hvor transportministeren bestemmer, at opgaver henlægges til Banedanmark og Vejdirektoratet vil transportministeren i øvrigt skulle træffe nærmere beslutning om grundlaget for at fastlægge ejendomsretten i overensstemmelse med lovforslagets § 39.

Det forudsættes, at der sammen med transportministerens beslutning om overdragelsen af opgaver følger en finansiering heraf. Der vil på bevillingslovene blive etableret en særlig bevillingsbestemmelse om, at Banedanmark og Vejdirektoratet kan oppebære indtægter i henhold til aftaler med selskaberne, og der kan afholdes udgifter i overensstemmelse hermed. Det tilsvarende vil gælde i forbindelse med opgaver der overlades til institutioner under Miljøministeriet.

I det omfang Banedanmark, Vejdirektoratet eller institutioner under Miljøministeriet inddrager private virksomheder i forbindelse med udførelsen af disse opgaver, vil disse kontrakter blive udbudt efter de gældende nationale regler og EU-regler.

Ifølge lovforslagets § 3, stk. 3, kan transportministeren om spørgsmål af væsentlig betydning give selskaberne generelle eller specielle instrukser for udøvelsen af deres virksomhed. Denne instruktionsbeføjelse finder ligeledes anvendelse i forbindelse delegation efter § 6.

#### *Til § 7*

I henhold til den foreslåede bestemmelse i § 7, skal anlægsprojektet gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets §§ 1-2 med bilag 1-4, projektbeskrivelsen i lovforslagets afsnit 3-5 og implementeringsredegørelsen, der gælder for udførelsen af arbejdet. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, det vil sige de VVM-redegørelser med tillæg og vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven [indsæt præcise referencer til dokumenterne indgivet til Folketinget]. Anlægsloven træder i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige VVM-regler, og anlægsloven udgør også godkendelsen af anlægsprojektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3.

Ved meddelelse af en VVM-tilladelse efter de almindelige regler vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte VVM-redegørelse, og således holder sig inden for de miljømæssige vurderinger, der fremgår af redegørelsen (idet grænserne dog kan være skærpede i andre vilkår eller afgørelser mv. vedrørende projektet).

Bestemmelsen i § 7 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. I henhold til denne bestemmelse påhviler det således Femern A/S og A/S Femern Landanlæg (Banedanmark og Vejdirektoratet), og i praksis deres entreprenører, at udføre de pågældende bygge- og anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet, herunder påvirkninger af Natura 2000-områder, holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. ovenfor. Det er transportministeren, der fører tilsyn hermed.

De miljømæssige virkninger af bygge- og anlægsarbejder, der udføres i overensstemmelse med implementeringsredegørelsen, må normalt antages at ligge inden for rammerne af de udførte vurderinger af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet i VVM-redegørelserne med -tillæg. Hvis der i implementeringsredegørelsen er givet anvisninger mv. om udførelsen af anlægsprojektet, gælder disse anvisninger, uanset om de er mere restriktive for bygherren end de grænser mv., der fremgår af eller er lagt til grund i de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Som det fremgår af henvisningen til §§ 8-9, indebærer bestemmelsen i § 7 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette sker i overensstemmelse med reglerne i §§ 8-9.

#### *Til § 8*

Det foreslås i *stk. 1*, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen, jf. § 45.

Bestemmelsen tager navnlig sigte på ændringer mv. i anlægsfasen, som ikke kan holdes inden for de udførte vurderinger af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet i de VVM-redegørelser med tillæg, som er tilvejebragt forud for anlægsloven, eller supplerende VVM-redegørelser, som måtte være tilvejebragt efter § 8. Det kan både dreje sig om ændringer i de fysiske anlæg og om ændringer i byggeaktiviteterne i anlægsfasen. Bestemmelsen finder alene anvendelse i anlægsfasen, indtil anlægsprojektet i sin helhed er færdigt. Derefter vil anlægget og eventuelle behov for at foretage ændringer eller udvidelser af anlægget være reguleret af de almindelige regler i natur- og miljølovgivningen.

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

Begrebet ”ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet” skal forstås i overensstemmelse med det tilsvarende begreb i VVM-direktivets bilag II, pkt. 13 a, og VVM-bekendtgørelsens bilag 2, pkt. 14. Projektændringer mv., som indebærer en fravigelse af implementeringsredegørelsen, vil som udgangspunkt altid være omfattet af stk. 1, og dermed screeningspligten. Anmeldelsesreglerne, som fastsættes i medfør af stk. 3, nr. 1, vil derfor stille krav om anmeldelse af bl.a. sådanne projektændringer mv.

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

Det følger af den foreslåede bestemmelse i *stk. 2*, at Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse fra Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg afgør, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, inden der gives tilladelse efter stk. 1 (screening). Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg udarbejder i så fald den supplerende VVM-redegørelse. Trafikstyrelsen foretager offentliggørelse af redegørelsen med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Den tiltænkte proces indebærer, at Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg som bygherre skal anmelde ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet. De nærmere krav til anmeldelsen fastsættes i regler i medfør af stk. 3, nr. 1. Anmeldelsen skal være forudgående, og projektændringer og -udvidelser, der kan være til skade for miljøet, må ikke påbegyndes, før Trafikstyrelsen har truffet afgørelse efter stk. 1.

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

I overensstemmelse med VVM-direktivet er det fastsat, at den supplerende VVM-redegørelse udarbejdes af bygherren. Afhængigt af, hvilken del af anlægsprojektet ændringerne mv. angår, skal redegørelsen således tilvejebringes af Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg. Der vil kunne være situationer, hvor en projektændring mv. berører flere bygherrer og i så fald udarbejdes redegørelsen af disse i fællesskab.

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

Trafikstyrelsen skal påse, at den supplerende VVM-redegørelse overholder de krav til indholdet af redegørelsen, som fremgår af regler fastsat i medfør af stk. 3, nr. 3, i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 5, jf. direktivets bilag IV.

Trafikstyrelsen foretager offentliggørelse af den supplerende VVM-redegørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder, og varetager behandlingen af indkomne høringssvar. I tilfælde af projektændringer mv. med grænseoverskridende miljøeffekter skal Trafikstyrelsen også drage omsorg for høringen af offentligheden og myndigheder i de berørte medlemsstater i overensstemmelse med VVM-direktivet og Espoo-Konventionen, jf. nedenfor.

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

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren fastsætter nærmere regler om sagsbehandlingen, herunder om gennemførelsen af screeningen og den supplerende VVM samt om afgørelser efter *stk. 1 og 2*. Bestemmelserne i *stk. 1 og 2* vil sammen med reglerne fastsat i medfør af *stk. 3* med virkning for anlægsprojektet erstatte de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, jf. bemærkningerne til *stk. 4* nedenfor. Reglerne i medfør af *stk. 3* vil blive fastsat i overensstemmelse med VVM-direktivet.

Det er hensigten, at en bekendtgørelse med regler fastsat i henhold *stk. 3*, og § 9, *stk. 3*, skal træde i kraft umiddelbart efter anlægslovens ikrafttræden.

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

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

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

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

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

Der skal i tilslutning til disse regler også fastsættes regler, som gennemfører procedurekravene i VVM-direktivets artikel 7-9, når en projektændring mv. kan forventes at få grænseoverskridende miljøeffekter, herunder om inddragelse af offentligheden og myndigheder i de berørte medlemsstater. Trafikstyrelsen forestår i givet fald også høringen efter disse regler og efter Espoo-konventionen.

Efter *nr. 4* kan der fastsættes regler om, at Trafikstyrelsen kan fastsætte vilkår for afgørelsen om tilladelse efter *stk. 1*, herunder om indholdet af sådanne vilkår. Der skal kunne fastsættes vilkår om, at bygherren skal iværksætte bestemte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe eller neutralisere de skadelige virkninger på miljøet, som kan fremgå af den supplerende miljøkonsekvensvurdering, når en sådan vurdering er tilvejebragt. Der skal endvidere kunne fastsættes vilkår, som varetager hensyn efter de regler i natur- og miljølovgivningen, som er fraveget ved lovforslagets § 12, idet projektændringen mv. i medfør af § 12 kan gennemføres uden en ellers påkrævet tilladelse, godkendelse eller dispensation efter denne lovgivning. Desuden skal der kunne fastsættes de vilkår, der anses for at være væsentlige forudsætninger for godkendelsen af projektændringen mv.

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

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

Det foreslås i *stk. 4*, at bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet (VVM), ikke finder anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 samt reglerne fastsat i medfør af stk. 3 vil således erstatte de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, herunder VVM-reglerne i planloven, kystbeskyttelsesloven og råstofloven samt bekendtgørelse nr. 764 af 23. juni 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning, bekendtgørelse nr. 579 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søterritoriet, som er udstedt i medfør af bl.a. kystbeskyttelsesloven, og bekendtgørelse nr. 1422 af 12. december 2011 om miljømæssig vurdering af råstofindvinding på havbunden (VVM), som er udstedt i medfør af råstofloven.

I *stk. 5* er det foreslået, at Trafikstyrelsens afgørelser efter stk.1 og 2 ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Bestemmelsen omfatter både screeningsafgørelser om, hvorvidt der skal gennemføres en supplerende VVM (VVM-pligt), og afgørelser om VVM-tilladelse, herunder om vilkår for en sådan tilladelse. Forslaget om afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af hensyn til anlægsprojektets fremdrift og økonomi samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere mv. i anlægsperioden. Afgørelserne vil derimod kunne indbringes for domstolene, jf. lovforslagets § 46.

#### *Til § 9*

I § 9, *stk. 1 og 2*, foreslås, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som i sig selv eller i forbindelse med andre planer og projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafikstyrelsen. Såfremt Trafikstyrelsen på grundlag af en anmeldelse fra Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg, jf. § 8, stk. 2, vurderer, at en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal Trafikstyrelsen foretage en nærmere konsekvensvurdering af virkningerne af ændringen eller udvidelsen på Natura 2000-området under hensyn til bevaringsmålsætningen for det pågældende område. Viser vurderingen, at ændringen eller udvidelsen vil skade Natura 2000-området, kan Trafikstyrelsen ikke meddele tilladelse til det anmeldte, medmindre de særlige betingelser for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt, jf. nedenfor.

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

Det foreslås, at Trafikstyrelsen tillægges kompetencen til at behandle anmeldte projektændringer mv. i forhold til Natura 2000-reglerne. Der henvises herved til afsnit 6.1 i de almindelige bemærkninger og lovforslagets § 45 med bemærkninger.

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

Det følger af EU-Domstolens praksis vedrørende habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, jf. bl.a. dom af 7. september 2004 i sag C-127/02 Waddenzee (præmis 45), at såfremt det på baggrund af objektive kriterier ikke kan udelukkes,



at projektændringen mv. i sig selv eller i forbindelse med andre projekter kan påvirke et Natura 2000-område væsentligt, skal der gennemføres en sådan nærmere konsekvensvurdering. Hvis en væsentlig påvirkning kan udelukkes på grundlag af screeningens resultat, kan ændringen mv. tillades efter stk. 1.

Når der som følge af screeningen er gennemført en konsekvensvurdering, følger det af EU-Domstolens dom i sag C-127/02 (præmis 59), at Trafikstyrelsen kan meddele tilladelse til det anmeldte, såfremt styrelsen ud fra denne vurdering, under hensyn til bevaringsmålsætningen for Natura 2000-området, har opnået vished for, at projektændringen mv. ikke vil skade Natura 2000-områdets integritet (udpegningsgrundlaget). Dette er tilfældet, når det ud fra et videnskabeligt synspunkt uden rimelig tvivl kan fastslås, at der ikke er sådanne virkninger. I modsat fald skal Trafikstyrelsen meddele afslag på det anmeldte, og projektændringen kan ikke gennemføres, medmindre betingelserne i habitatbekendtgørelsens § 10 og habitatdirektivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt. Der henvises til bemærkningerne til stk. 5 nedenfor.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren fastsætter nærmere regler om gennemførelsen af screeningen og habitatkonsekvensvurderingen samt om afgørelser efter stk. 1 og 2. Det er hensigten, at der udstedes en samlet bekendtgørelse med reglerne fastsat i medfør af stk. 3 og § 8, stk. 3. Forslaget til *nr. 1-5* svarer, med enkelte tekniske forskelle, til lovforslagets § 8, stk. 3, nr. 1-5. Der henvises således til bemærkningerne vedrørende disse bestemmelser.

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

Efter *nr. 6* kan der fastsættes regler om en samordnet og/eller fælles procedure for den supplerende VVM og habitatkonsekvensvurderingen, når en ændring mv. udløser krav om vurderinger efter både VVM- og Natura 2000-reglerne. Af VVM-direktivets artikel 2, stk. 3, fremgår bl.a., at for projekter, for hvilke kravet om miljøkonsekvensvurdering hidrører fra både VVM-direktivet og habitatdirektivet, skal medlemsstaterne, hvor det er relevant, sikre, at der fastlægges en samordnet og/eller fælles procedure, der opfylder kravene i begge EU-regelsæt. Regler fastsat i medfør af *nr. 6* vil gennemføre artikel 2, stk. 3, i forhold til projektændringer mv. på anlægslovens område, idet der kan være tilfælde, hvor eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet udløser krav om supplerende konsekvensvurdering efter både § 8 (VVM) og § 9 (Natura 2000). Der henvises til afsnit 6.1 i de almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 45 med bemærkninger.

I *stk. 4* er det foreslået, at habitatbekendtgørelsens §§ 7-9 ikke finder anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1, idet disse regler i bekendtgørelsen erstattes af stk. 1 og 2 samt regler, som fastsættes i medfør af stk. 3, jf. ovenfor.

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

Det følger af habitatbekendtgørelsens § 10, at et projekt, der kan skade et Natura 2000-område, alligevel kan gennemføres under en række kvalificerede betingelser og en procedure, der omfatter en orientering af EU-Kommissionen, eller, såfremt projektet kan skade såkaldt prioriterede arter og naturtyper (særligt sjældne eller specielle), indhentelse af en udtalelse fra Kommissionen, medmindre projektet gennemføres af hensyn til menneskers sundhed og den offentlige sikkerhed eller væsentlige gavnlige virkninger på miljøet. Proceduren forudsætter en inddragelse af Miljøministeriet (Naturstyrelsen), inden Trafikstyrelsen træffer afgørelse.

I *stk. 6* er det foreslået, at Trafikstyrelsens afgørelser efter *stk. 1, 2 og 5* og efter regler fastsat i medfør af *stk. 3* ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Bestemmelsen omfatter både screeningsafgørelser om, hvorvidt der skal gennemføres en konsekvensvurdering, og afgørelser om tilladelse, herunder om vilkår for en sådan tilladelse. Forslaget er begrundet i hensyn til anlægsprojektets fremdrift og økonomi. Afgørelserne vil derimod kunne indbringes for domstolene, jf. lovforslagets § 46.

#### *Til § 10*

Af hensyn til klarheden om, hvilke miljøvurderingsprocedurer der skal følges i tilfælde af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet for en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, foreslås det i § 10 fastsat, at lov om miljøvurdering af planer og programmer (miljøvurderingsloven) ikke finder anvendelse på anlægsprojektet.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at eventuelle beslutninger om ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet efter lovens ikrafttræden ikke vil være omfattet af miljøvurderingsloven, uanset om sådanne ændringer mv. måtte udløse krav om supplerende VVM-procedure og/eller habitatvurdering efter lovforslagets §§ 8 og 9.

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

Der henvises til afsnit 18.2 i de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 11*

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

I VVM-redegørelsen og implementeringsredegørelsen er beskrevet en række konkrete afværgeforanstaltninger, som iværksættes i nødvendigt omfang. Andre mulige afværgeforanstaltninger vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projektet. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i VVM-redegørelsen, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet.

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

Der kan endvidere blive behov for at udføre foranstaltninger for at afværge skade på de Natura 2000-områder, som påvirkes i projektet. Der henvises om vurderingen i forhold til Natura 2000-områderne til afsnit 15.5.3. i de almindelige bemærkninger.

Bestemmelsen i *stk. 3* giver Femern A/S og A/S Femern Landanlæg hjemmel til at iværksætte andre afværgeforanstaltninger, som er nødvendige af hensyn til naturbeskyttelsen. Med bestemmelsen vil blandt andet områder, der er omfattet af § 3 i naturbeskyttelsesloven, kunne erstattes, hvis de påvirkes af projektet. Der henvises til afsnit 15.5.3.1.1.3. i de almindelige bemærkninger.

*Til § 12*

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af bestemmelser i en række bestemmelser i den almindelige natur- og miljølovgivning, herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven, vandløbsloven, skovloven og planloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer. Bestemmelsen har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i natur- og miljølovgivningen, der stiller krav om tilladelse mv. inden foretagelse af fysiske dispositioner i det åbne land og på og nær visse naturtyper og dyre- og plantearter.

Selv om bestemmelsen indebærer, at dele af den almindelige natur- og miljølovgivning fraviges, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i anlægsprojektet ved, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og i de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger og af implementeringsredegørelsen samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Disse rammer sikrer samlet en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Der henvises for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i anlægsprojektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser, til implementeringsredegørelsen.

De bestemmelser og krav om tilladelse eller dispensationer 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. Forslaget til § 13 finder dog efter omstændighederne anvendelse på afgørelser vedrørende anlægsprojektet truffet efter disse bestemmelser.

Bestemmelsen gælder ikke kun i forhold til den varige del af projektet (tunnelrenden, jernbaneanlægget mv.), men også i forhold til arbejder i det midlertidige projektområde, herunder tunnelementfabrikken og arbejdshavnen. Bestemmelsens regulerer dog kun arbejder, der er omfattet af lovforslagets §§ 1, 2 og 11. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet heraf forudsætter således stadig, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer m.v. efter den i bestemmelsen nævnte lovgivning. Bestemmelsen finder endvidere alene anvendelse i anlægsfasen af projektet. Ved administrationen efter de nævnte love skal det lægges til grund, at anlægget kan drives og vedligeholdes på normal vis, når anlægsprojektet er gennemført, men 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.

Efter bestemmelsens *stk. 1* kræver udførelse af arbejder og drift af anlæggene efter §§ 1, 2 og 4 i anlægsloven ikke dispensation eller tilladelse efter § 50 og § 65, stk. 1 - 3, jf. §§ 3, 15 - 18, i lov om naturbeskyttelse, og § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Bestemmelsen indebærer for det første, at anlægsprojektet kan gennemføres uden hensyn til de eksisterende fredninger, herunder uden at der skal søges dispensation i anledning af fredningen ved Østerskov samt Næsbyholm og Bavelse godser samt fredningen ved Saksfjed Inddæmning. Bestemmelse indebærer endvidere, at der uanset naturbeskyttelseslovens § 3 og uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet. Der kan endvidere uanset naturbeskyttelseslovens § 15 foretages de nødvendige ændringer i tilstanden for de dele af kyststrækningen, som bliver påvirket af såvel produktionsområdet, etablering af de nye landområder, det permanente anlæg og strækningen mellem Ringsted og Rødbyhavn. Tilsvarende gælder for arbejder inden for sø-, å- og skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16-17. Bestemmelsen indebærer også, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse efter planlovens § 35 til opførelse af de bygninger og andre anlæg, der i med lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer.

Der henvises til afsnit 15.5.3.1. i de almindelige bemærkninger.

*Stk. 2* bestemmer, at reglerne om regionale udviklingsplaner, kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, i §§ 22 og 26 a i naturbeskyttelsesloven, kapitel 4 i bekendtgørelse nr. 330 af 19. marts 2013 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 6, 9 og 10 i lov om

vandløb, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om kystbeskyttelse ikke finder anvendelse ved udførelse af arbejder efter §§ 1, 2 og 11 i lovforslaget.

Fravigelsen af reglerne om regionale udviklingsplaner, kommune- og lokalplaner er begrundet i, at anlægsloven udgør den retlige ramme for anlægsprojektet, og gennemførelsen af projektet kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven. Det er derfor heller ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre projektet. Arbejderne i §§ 1, 2 og 11 både i det permanente og det midlertidige projektområde kræver heller ikke dispensation e.l. fra en eksisterende planlægning.

Bestemmelsen fraviger herudover en række regler, som begrænser adgangen til at foretage en række de helt nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet. Det drejer sig bl.a. om bestemmelserne om offentlighedens adgang til strandarealer og andre kyststrækninger (naturbeskyttelseslovens § 22), om nedlæggelse af veje (naturbeskyttelsesloven 26 a) og kapitel 4 i artsfredningsbekendtgørelsen om beskyttelse af arter uden for habitatdirektivets bilag IV. Herudover fraviges bestemmelserne om fredskovpligt i skovloven og en række bestemmelser i vandløbsloven, herunder lovens § 17 (regulering af vandløb), § 18 (tørlægning af søer), § 21 (anlæg af nye vandløb) og § 38 (etablering af pumpeanlæg).

Endelig fraviges museumsloven og kystbeskyttelsesloven i deres helhed. Der vil i forhold til museumsloven blive indgået aftale mellem Femern A/S og A/S Femern Landanlæg på den ene side og Kulturministeriet (Kulturarvsstyrelsen) på den anden side om håndteringen af de sædvanlige arkæologiske undersøgelser og i givet fald håndtering af konstaterede fund mv. ved gennemførelsen af anlægsarbejderne. For de arbejder, der berører sten- og jorddiger og fortidsminder omfattet af lovens kapitel 8 a, er det beskrevet i implementeringsredegørelsen, hvordan de kulturhistoriske hensyn varetages ved udførelsen af disse arbejder.

I forhold til kystbeskyttelsesloven er det hensigten at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og implementeringsredegørelsen varetager hensynet til kystsikringen og kystbeskyttelsen i forbindelse med anlægsprojektet.

*Stk. 3* bestemmer, at arbejder med etablering af en sænketunnel og en arbejdshavn, jf. § 1, stk. 2, nr. 1, ikke kræver tilladelse efter kapitel 4 i lov om råstoffer.

Råstofloven indeholder regler om forudgående tilladelse til bl.a. nyttiggørelse af råstoffer. Kravet om tilladelse gælder bl.a. i anledning af udgravning i forbindelse med sænketunnelen, dvs. tunnelportalen og cut-and-cover-tunnelen, samt i og omkring arbejdshavnen ved Rødby, da de udgravede materialer fra disse arbejder påtænkes nyttiggjort i anlægsprojektet på land til landopfyldning.

Bestemmelsen indebærer, at der ikke skal indhentes en nyttiggørelsestilladelse efter råstofloven til de pågældende arbejder med tunnelrenden og -portalen og arbejderne i og omkring arbejdshavnen ved Rødby. Udgravning og nyttiggørelse skal i stedet ske i overensstemmelse med implementeringsredegørelsen og inden for rammerne af de miljømæssige undersøgelser, herunder i forhold til de marine Natura 2000-områder.

Bestemmelsen gælder kun de nævnte arbejder med sænketunnelen og arbejdshavnen. Råstofindvinding og anden nyttiggørelse af materialer uden for projektområdet, f.eks. på Kriegers Flak eller Rønne Banke, hvis entreprenørerne vælger at udnytte disse ressourcer, vil kræve normal tilladelse efter råstofloven. Tilsvarende vil gælde eventuel indvinding fra fællesområder. Disse afgørelser er dog omfattet af § 13.

Der henvises i øvrigt til afsnit 6.2.3. i de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 13*

Det foreslås i *stk. 1*, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, museumsloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, vandløbsloven, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse og råstofloven samt regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

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

Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer mv. efter lovene. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til anlægsprojektet, vil kommunalbestyrelsen og de statslige myndigheder kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af sagen

De omhandlede aktiviteter og arbejder forudsætter i nogle tilfælde forudgående VVM-vurdering og -tilladelse. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i VVM-redegørelsen, og der skal ikke foretages en ny VVM-procedure. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i den gennemførte VVM, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love. Den foreslåede bestemmelse i § 8 om VVM-procedure ved ændringer af projektet finder dog anvendelse ved væsentlige ændringer i anlægsfasen i forhold til det tidligere vurderede. Der henvises i den forbindelse til det anførte i de almindelige bemærkninger i afsnit 6.1 ovenfor samt bemærkningerne til lovforslagets § 8.

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

Det foreslås i *stk. 2*, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg kan indbringe kommunale afgørelser, herunder f.eks. et vilkår, efter de i *stk. 1* nævnte love for transportministeren som administrativ klageinstans. Transportministerens behandling af disse klagesager er, som i *stk. 1*, fortsat reguleret af de nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer mv. efter lovene, fortsat gælder. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til anlægsprojektet, vil transportministeren også kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om det samlede bygge og anlægsprojekt.

Med *stk. 3* foreslås transportministeren bemyndiget til for sager, der vedrører anlægsprojektet, at kunne overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i *stk. 1* nævnte love i enkeltsager. Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (*call in*), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i *stk. 1* nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for projektet. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til *stk. 2*, hvis en kommune ikke træffer afgørelse i en sag, der er væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

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

Af *stk. 4* følger, at der ikke i klagesager efter *stk. 2* og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter *stk. 3*, kan påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 5* giver transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen til brug for transportministerens behandling af klagesager eller call-in-sager efter *stk. 2* og *3* har pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i *stk. 1* nævnte love, inden for den

pågældende kommune. Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren kan få de oplysninger, som kommunalbestyrelsen ligger inde med – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.1.

#### *Til § 14*

Med den foreslåede bestemmelse *stk. 1, 1. pkt.*, skabes der hjemmel til, at transportministeren kan udstede regler om forurening og gener fra gennemførelse af de i §§ 1-2 nævnte anlæg. Bestemmelsen omfatter alene forurening og gener, som normalt ville skulle reguleres efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5, og ikke andre forureninger og gener, som fremkommer ved gennemførelsen af anlægsprojektet, såsom de, der er reguleret i f.eks. vandforsyningsloven.

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

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

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

Der henvises nærmere til afsnit 6.2.2. i de almindelige bemærkninger om fastsættelsen af grænser for forurening og gener.

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

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

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

ikke fremadrettet virkning for gennemførelse af anlægsprojektet, når transportministeren har truffet afgørelse eller udstedt regler.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.2.

#### *Til § 15*

Med forslaget til § 15, stk. 1, foreslås det, at transportministeren kan fastsætte regler om kompensation til beboere og sommerhusejere for gener og ulemper forbundet med gennemførelsen af anlægsprojektet, hvis transportministeren beslutter at regulere gener eller forurening ved udstedelse af regler i medfør af lovforslagets § 14. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter mv. Beboere er som udgangspunkt personer over 18 år, der har folkeregisteradresse i en bolig, som er påvirket af forurening eller gener, samtidig med at beboerne rent faktisk bor i boligen.

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

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

Det er med bestemmelsen hensigten at fastsætte regler om den praktiske tilrettelæggelse af ordningen. Der henvises herom til afsnit 6.2.2 i de almindelige bemærkninger.

Af stk. 2 følger, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regulering efter § 14, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvisne en genhusningsbolig af de boliger, som kommunalbestyrelsen har anvisningsret til efter almenboligloven eller får til rådighed efter byfornyelsesloven. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør.

Med bestemmelsen er det hensigten, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvornår beboere er berettiget til genhusning, herunder vedrørende beboere med særlige behov, regler om processen ved anmodning om genhusning, om genhusningsaftalens omfang samt om dokumentation for flytteudgifter og andre udgifter, der skal godtgøres af Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg.

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

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

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

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

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

Efter stk. 3 træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter reglerne udstedt i medfør af § 14, stk. 1 og 2, og § 15, stk. 1 og 2, hvis der ikke kan opnås enighed mellem parterne, eller der opstår uenighed om en indgået aftale. Ekspropriationskommissionen kan, hvis kommissionen finder det hensigtsmæssigt, behandle sådanne sager på skriftligt grundlag efter en høring af parterne i overensstemmelse med forvaltningslovens regler herom.

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

Kommissionen behandler sagen efter den regulering, der er udstedt efter forslaget til § 14 og § 15. Efter stk. 4, skal sager om kompensation, genhusning og overtagelse i øvrigt behandles af Ekspropriationskommissionen efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5 fastslår, at kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 15, stk. 1 og 2, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og ikke medfører reduktion af sådanne ydelser. Efter bestemmelsen skal der derfor ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige efter den øvrige lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse, bortses fra beløb, der er modtaget som kompensation for forurening og gener som følge af anlægget af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 (kompensationen). Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne for beløbene.

Reglen gælder også i den situation, hvor Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen, jf. § 15, stk. 3, eller de almindelige domstole træffer afgørelse om kompensation og beløb ydet ved genhusning efter regler udstedt i medfør af § 15, stk. 1 og 2. Bestemmelsen omfatter alle offentlige ydelser og indebærer, at der skal bortses fra kompensation for forurening og gener fra gennemførelsen af anlægsprojektet ved tilkendelse, beregningen af størrelsen og udbetalingen af disse ydelser. Bestemmelsen gælder for alle beløb, som beboere og ejere modtager fra Femern A/S eller A/S Femern Landanlæg, enten som kompensation for gener som følge af anlægget af den faste forbindelse over Femern Bælt eller i forbindelse med genhusning, herunder beløb til dækning af flytteudgifter, og beløb til brug for etablering af særlige og nødvendige indretninger mv.

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



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

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

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

Det bemærkes, at denne bestemmelse også gælder for verserende sager efter byfornyleslovens kapitel 9 ved lovens ikrafttræden. Når transportministeren har udstedt regler efter forslaget til § 15, stk. 1 og 2, vil kapitel 9 i byfornylesloven ikke finde anvendelse ved verserende spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg. Beboerne vil herefter kunne genhuses efter de nye mere gunstige regler, og eventuelle kondemneringssager mv. efter kapitel 9 i byfornylesloven bortfalder.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 6.2.2.

#### *Til § 16*

Efter *stk. 1* finder kapitel 6 i lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf ikke anvendelse på ufarlige havbundsmaterialer, som flyttes inden for overfladevand med henblik på landindvinding. Udtrykket "ufarlige" svarer til affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3's betingelse om, at materialerne skal være "ikke-farlige".

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

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

*Stk. 2* giver transportministeren bemyndigelse til at fastsætte regler om, hvornår havbundsmaterialer skal betragtes som farlige. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om prøvetagning og egenkontrol for Femern A/S' og A/S Femern Landanlæg regning og om tilsyn og håndhævelse. Det er hensigten, at transportministeren i samarbejde med miljøministeren bl.a. vil fastsætte nærmere regler med grænseværdier for indholdet af farlige stoffer i havbundsmaterialerne, prøvetagning og egenkontrolprogram for de materialer, som anvendes til landopfyldning. Disse regler skal sikre, at havbundsmaterialerne er ufarlige, og at betingelsen i affaldsdirektivets artikel 2, stk. 3, dermed er opfyldt. Farligt affald er defineret i affaldsdirektivets artikel 3, nr. 2, og affaldsbekendtgørelsens § 3, nr. 22.

#### *Til § 17*

Efter bestemmelsen finder §§ 10 – 16 tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, der er omfattet af §§ 8, stk. 1, og 9, stk. 1. Bestemmelsen medfører bl.a., at tilladte projektændringer også kan gennemføres uden anvendelse af den i § 12 nævnte lovgivning, at klageadgangen efter de i § 13 nævnte lov er afskåret også for afgørelser, som vedrører ændringen eller udvidelsen, og at der er mulighed for at fastsætte regler om forurening og gener efter §§ 14 og 15.

#### *Til § 18*

Der skal som følge af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2 udføres arbejde på ledninger og forsyningsanlæg, herunder flyttes eller nedlægges forsyningsledninger, der befinder sig i vejarealer eller på andre offentlige eller private ejendomme. For at sikre, at anlægsprojektet i henseende til betaling for ledningsomlægninger ikke stilles ringere, end eksempelvis vejmyndigheden ville være stillet ved et vejprojekt, foreslås der med bestemmelsen en regulering og præcisering af, hvorledes omkostningerne skal afholdes.

Efter gældende ret følger det af vejlovens § 106, stk. 1, om det såkaldte "gæsteprincip", at arbejder på ledninger i eller over kommuneveje, herunder nødvendig flytning af ledninger m.v. i forbindelse med vejens regulering eller omlægning, bekostes af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særligt bestemt ved overenskomst eller kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. En tilsvarende bestemmelse findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også uden for vejarealer. Højesteret har i en dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978H - M3-dommen) 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. Højesteret udtaler, at gæsteprincippet er udtrykt i vejlovens § 106. Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

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

Der foreslås med stk. 1 en præcisering af det forhold, at bestemmelsen om gæsteprincippet i § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje og § 70, stk. 1, i lov om private fællesveje, finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2. Gæsteprincippet i vejarealer finder med andre ord anvendelse i de tilfælde, hvor et ledningsarbejde er nødvendiggjort af arbejder, der er iværksat inden for rammerne af de formål, som kan varetages i henhold til denne anlægslov. Med bestemmelsen imødegås evt. tvivl med hensyn til, om anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2, skal betragtes som et "sammensat anlægsprojekt" i den betydning, Højesteret har tillagt dette betydning i dommen om Flintholm Station, jf. ovenfor.

Der foreslås endvidere med stk. 2, for fuldstændighedens skyld, en præcisering af den gældende retstilstand, hvorefter gæsteprincippet tilsvarende gælder for ledningsarbejder på andre arealer end veje.

I stk. 3 reguleres den situation, hvor anlægsprojektet ændres og fordyres på grund af de ledninger, der ligger som gæst. Retstilstanden er uafklaret i retspraksis, hvor Østre Landsrets dom af 19. september 2013 (Vintapperampe-dommen) er anket til Højesteret. Flytning af ledninger er ikke i alle tilfælde den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige løsning. Der kan være tilfælde, hvor det ud fra en samlet samfundsøkonomisk betragtning, og hvor tidsplanen tillader det, er billigere at ændre i anlægsprojektet og derved undgå en flytning af ledningen. Anlægsprojektændringer kan eksempelvis være udførelse af forstærkningsarbejder

for at sikre ledninger i deres nuværende placering. Dette vil typisk medføre en fordyrelse af anlægsprojektet. Under hensyn til, at udgangspunktet ville være en flytning af ledningsanlægget, forekommer det rimeligt, at ledningsejeren afholder udgiften til fordyrelsen, forudsat at denne er mindre end udgiften til flytningen af ledningen.

#### *Til § 19*

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg og det er anerkendt i gældende ret, at vejmyndigheder i forbindelse med vejprojekter skal vise hensyn til ledningerne. Formålet med bestemmelsen 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 anlægsarbejde omfattet af lovforslagets § 18 kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

I lovforslagets stk. 1 foreslås, at transportministeren kan gennemføre det planlagte anlægsarbejde, hvis der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges under hensyntagen til ledningsejeren. Det forudsættes, at transportministeren forinden har søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren, med henblik på at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren. Det foreslås endvidere, at det fremgår direkte af loven, at transportministeren kan påbyde, at ledningsejeren udfører de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer. Samtidig skal bestemmelsen administreres under hensyntagen til ledningsejerne med henblik på at finde brugbare løsninger, der så vidt muligt tilgodeser de forskellige forsyningsbehov.

I stk. 2 foreslås, at transportministeren i særlige tilfælde kan udføre de påbudte ledningsarbejder for ledningsejerens regning, hvor ledningsejeren ikke udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Det vil omkostningsmæssigt kunne lægges ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt). Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde.

#### *Til § 20*

Transportministeren vil som led i gennemførelsen af projektet erhverve en række ejendomme, hvorpå der befinder sig ledninger.

Ejeren af en ejendom skal give tilladelse til, at ledninger eller forsyningsanlæg placeres på ejendommen. Dette gælder, hvad enten ledningen eller forsyningsanlægget helt eller delvist tjener til ejendommens egen forsyning eller blot er en del af områdets almindelige distributionsnet. Hvis ledningen eller anlægget er anbragt på ejendommen af hensyn til ejendommens forsyning, antages det i almindelighed, at forsyningssselskabet kan stille saglige vilkår, som skal gælde for ledningens eller anlæggets placering på ejendommen som led i opfyldelse af forsyningspligten. Mange forsyningssselskaber har standardvilkår, som ofte ønskes tinglyst på den ejendom, hvor ledningen anbringes.

Det foreslås i stk. 1, at transportministeren fastsætter - efter drøftelse med ledningsejeren eller forsyningssselskabet - de vilkår, der skal gælde for ledninger og forsyningsanlæg, der placeres på ejendomme, som ejes af Femern A/S. Ved fastsættelsen af vilkår sikrer transportministeren både hensynet til på den ene side anlægsprojektet og driften af den faste forbindelse over Femern Bælt og på den anden side hensynet til ledningen eller forsyningsanlægget. Transportministeren er således ikke forpligtet af indholdet af eventuelle standardvilkår.

I stk. 2 foreslås transportministeren efter drøftelse med ledningsejeren eller forsyningssselskabet tillagt beføjelse til at fastsætte nye vilkår eller ændre vilkår for eksisterende ledninger eller forsyningsanlæg, der måtte befinde sig på ejendomme, der ejes eller erhverves af Femern A/S, såfremt dette skønnes nødvendigt af hensyn til anlægsprojektet eller driften af det færdige anlæg, herunder af sikkerhedsmæssige hensyn.

*Til § 21*

Bestemmelserne i §§ 18-21 giver transportministeren mulighed for at gennemføre forskellige ekspropriationslignende indgreb i forhold til ejere af forsyningsledninger og -anlæg. Lednings- og anlægsejerne har krav på erstatning, hvis de påføres et tab.

Såfremt det ikke er muligt at løse eventuelle betalingskrav ved aftale, foreslås det med stk. 1, at sådanne eventuelle betalingskrav fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndig-hederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Det foreslås efter bestemmelsen, at Femern A/S og A/S Femern Landanlæg afholder alle omkostninger hertil.

Det foreslås i stk. 2, at reglerne i § 51, stk. 1 og stk. 2, i lov om offentlige veje skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen, således at der i en evt. 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 § 22*

Femern A/S og A/S Femern Landanlæg er i medfør af lovforslagets §§ 1-2 bemyndiget til at foretage det nødvendige for at gennemføre anlægsprojektet nævnt i lovforslagets §§ 1-2, herunder anlægge nye veje og foretage ændringer af eksisterende veje.

I kyst til kyst-projektets anlægsfase skal der på Lolland etableres adgangsveje til byggeplads-arealer for portal og ramper, tunnelementfabrik og til midlertidige beboelsesfaciliteter. Dertil kommer de øvrige byggepladsveje, der afhænger af entreprenørens indretning af arealerne.

Flere veje anlægges på arealer, der er ejet af Femern A/S, eller som Femern A/S forventeligt får rådighed over i anlægsfasen. Disse veje, der alene benyttes af Femern A/S og dennes entreprenører m.fl., er private veje, jf. lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 3.7, og vejene vil for fleres vedkommende blive fjernet, når anlægsfasen er afsluttet.

Gennemførelsen af kyst til kyst-projektet kræver også permanente ændringer af vejene på Lolland. Anlægget af motorvejen kræver omlægning eller ændring af enkelte lokalveje, ligesom der vil skulle etableres nye broer på Færgevej over den ny anlagte motorvej og jernbane samt over den ny anlagte motorvej i forbindelse med tilslutningsanlægget. For nogle ejendomme vil adgangsforholdene blive ændret som følge af kyst til kyst-projektet, men alle ejendomme vil bevare vejadgang til offentlig vej. Femern A/S vil vurdere, om der fortsat opretholdes vejadgang til de ejendomme, selskabet har overtaget ved forlods ekspropriationer.

I henhold til lov om offentlige veje, § 10, stk. 2 er det vejbestyrelserne, der bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på deres veje og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forberedende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje, medmindre andet er bestemt, jf. lov om offentlige veje, § 10, stk. 2. Der henvises desuden til lov om offentlige veje, § 101, hvoraf det bl.a. fremgår, at opgravning af offentligt vejareal kræver tilladelse. Denne bestemmelse finder tilsvarende anvendelse ved byggeri, udgravning og opfyldning på og ved private fællesveje i byer og bymæssige områder, jf. lov om private fællesveje § 67.

Med den foreslåede bestemmelse fastslås det, at transportministeren kan anlægge nye veje og foretage ændring af eksisterende veje, når dette er nødvendigt for gennemførelsen og driften af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2 uden, at der træffes afgørelse herom i medfør af lov om offentlige veje eller lov om private fællesveje. Det betyder bl.a., at det ikke er nødvendigt for transportministeren at indhente vejmyndighedens godkendelse af de enkelte vejprojekter, ligesom det ikke er nødvendigt at indhente gravetilladelse inden vejarbejdet påbegyndes.

Forvaltningsloven finder kun anvendelse på afgørelsessager, men transportministeren vil ved anvendelse af § 22 sikre, at eksempelvis grundejere med væsentlig individuel interesse i de arbejder, som skal udføres, så vidt muligt

vil få anledning til at udtale sig, ligesom arbejdet vil blive søgt tilrettelagt på en måde, som tilgodeser alle væsentlige interesser heri.

I henhold til lov om offentlige veje, § 10, stk. 1, påhviler det vejbestyrelserne at holde deres offentlige veje i den stand, som trafikken art og størrelse kræver. Det forudsættes, at Lolland Kommune holder de kommuneveje, der har betydning for anlægget og driften af kyst til kyst-projektet i en god drifts- og vedligeholdelsesmæssig stand, der svarer til det niveau og den kvalitet, som er nødvendig for driften af Femern A/S' anlæg. Derudover skal drift og vedligeholdelse udføres i overensstemmelse med lovgivningen samt de procedurer, som evt. er aftalt mellem Lolland Kommune og Femern A/S.

Hvis transportministeren evt. finder det nødvendigt for gennemførelsen og driften af kyst til kyst-projektet at vedligeholde og istandsætte offentlige veje og private fællesveje, er det med den foreslåede bestemmelse heller ikke nødvendigt for transportministeren at indhente vejmyndighedens tilladelse.

Det bemærkes i øvrigt, at ændringer af eksisterende private fællesveje kræver tilladelse fra vej ejeren og de vejberettigede, før vejarbejdet kan udføres. Alternativt kan retten til at udføre vejarbejdet sikres ved ekspropriation. Lovforslagets § 33, stk. 8, indeholder hjemmel til at foretage indgreb i en privat fællesvej, der skal udvides i forbindelse med anlægsarbejderne. Denne bestemmelse suppleres af den generelle ekspropriationshjemmel i § 27.

Transportministeren vil med hjemmel i loven anvende de almindeligt gældende normer og standarder ved anlæggelse af nye veje, ændring af eksisterende veje samt drift, vedligeholdelse og istandsættelse i anlægsfasen. Transportministeren vil sikre, at vejene opfylder såvel de eksisterende brugeres som anlægsprojektets trafikale behov. Nye veje eller ændringer af eksisterende veje vil derfor i nødvendigt omfang blive dimensioneret til tung trafik mv. Transportministeren vil desuden holde vejmyndigheden orienteret om anlægsarbejderne, således at den nødvendige koordinering bl.a. af hensyn til trafikafviklingen kan finde sted.

#### *Til § 23*

Kommunalbestyrelsen kan i medfør af lov om offentlige veje, § 90, stk. 1, træffe beslutning om, at en kommunevej skal ændres til privat fællesvej (nedklassificering), jf. lov om offentlige veje, § 90, stk. 1. En nedklassificering betyder bl.a., at det ikke længere er vejbestyrelsen, der skal holde vejen i den stand, som trafikken art og størrelse kræver. Drift- og vedligeholdelsesforpligtelsen påhviler i stedet grundejerne, jf. lov om private fællesveje, §§ 13 og 44.

Ved gennemførelsen af kyst til kyst-projektet og den efterfølgende drift har det afgørende betydning, at infrastrukturen har det nødvendige drift- og vedligeholdelsesniveau, og det vurderes, at der etableres større sikkerhed herfor, hvis vejene er omfattet af lov om offentlige veje.

Femern A/S' brug af private fællesveje kan også hindres eller i hvert fald besværliggøres, hvis grundejere afspærrer vejene el.lign. I sådanne situationer vil kyst til kyst-projektets fremdrift være bedre sikret, hvis der er tale om offentlige veje end private fællesveje. Er der tale om en offentlig vej, kan vejmyndigheden umiddelbart fjerne afspærringen. Er der tale om en privat fællesvej på landet – hvor færdselsmæssige reguleringer ikke kræver forudgående godkendelse fra vejmyndigheden eller politiet – kan vejmyndigheden kun kræve afspærringen fjernet, hvis vejmyndigheden vurderer, at afspærringen gør, at vejen ikke længere er i en i forhold til færdselens art og omfang god og forsvarlig stand, jf. privatvejslovens § 15, stk. 1 og § 16, stk. 3, nr. 1.

Det foreslås derfor, at transportministeren med bestemmelsen i stk. 1 kan pålægge kommunalbestyrelsen, som efter vejlovgivningen er kompetente i forhold til kommuneveje og private fællesveje, som berøres af anlægsprojektet nævnt i §§ 1-2, at optage en privat fællesvej som offentlig vej (kommunevej), hvis den private fællesvej har betydning for gennemførelsen eller driften af anlægsprojektet. I anlægsfasen vil en udnyttelse af hjemlen eksempelvis kunne være aktuel af hensyn til sikring af forsyningsikkerhed til produktionsanlæggene, mens en udnyttelse af hjemlen i både anlægs- og driftsfasen eksempelvis vil kunne være aktuel af hensyn til at

skabe gode betingelser for sikkerhed- og redningsberedskabet under gennemførelsen og driften af kyst til kyst-projektet.

En opklassificering af en privat fællesvej til offentlig vej er et ekspropriationslignende indgreb, og ejerne har krav på erstatning, såfremt de påføres et tab. Hvis der ikke kan indgås aftale herom, fastsættes en evt. erstatning efter stk. 2 af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det foreslås i stk. 3, at reglerne i vejlovens § 51, stk. 1 og stk. 2, skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen, således at der i en evt. erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis opklassificeringen skønnes at medføre større fordele for ejerne end det tab, de påføres ved foranstaltningen.

#### *Til § 24*

Den foreslåede bestemmelse har til formål at sikre transportministeren hjemmel til at overdrage fast ejendom, som transportministeren med hjemmel i §§ 1-2 eller som led i en ekspropriation har erhvervet til brug for anlægsprojektet.

Som led i projektet vil transportministeren erhverve fast ejendom. Dette kan ske i medfør af bemyndigelsen i lovforslagets §§ 1-2 eller som led i ekspropriation. Efterhånden som anlægsprojektet skrider frem, vil der løbende være fast ejendom, som ikke længere er nødvendige for anlægsprojektets gennemførelse. Størstedelen af den erhvervede ejendom vil dog tjene et formål for anlægsprojektet helt frem til anlægsfasens afslutning.

I det omfang en ejendom undervejs i anlægsfasen eller ved dennes afslutning ikke tjener et formål i forhold til anlægsprojektet, vil transportministeren, helt eller delvist vederlagsfrit, kunne overdrage ejendommene til anden offentlig myndighed, eksempelvis Lolland Kommune.

Bestemmelsen omfatter enhver type af fast ejendom, også restarealer, bygninger, ledninger, vejarealer, anlæg på lejet grund, eller lignende.

#### *Til § 25*

Som nævnt i bemærkningerne til § 38 afgrænses vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt (kyst til kyst-projektet) i overensstemmelse med artikel 2, stk. 4-6 i Traktaten. Det indebærer, at afgrænsning af vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og øvrige vejlandanlæg i Danmark er stedet, hvor vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt tilsluttes Sydmotorvejen mellem Saksøbing og Rødbyhavn. Grænsesnippet mellem vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt og vejlandanlæg i Tyskland befinder sig umiddelbart ved tilslutningsanlægget i Puttgarden (slutning af afkørselsrampe, begyndelse af tilkørselsrampe). Dette tilslutningsanlæg henregnes således til de tyske vejlandanlæg.

Ved offentlige veje forstås veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune i henhold til lov om offentlige veje, jf. lov om offentlige veje, § 1, stk. 1.

Efter lov om offentlige veje vil administrationen af veje, som den der etableres med den faste forbindelse over Femern Bælt, være henlagt til Vejdirektoratet, jf. lov om offentlige veje, § 2, stk. 4. I Traktaten er det imidlertid forudsat, at Danmark stifter et selskab, der bl.a. skal forestå drift og vedligeholdelse, jf. Traktatens artikel 6, stk. 1.

Med den foreslåede bestemmelse fastslås det, at den del af vejforbindelsen, der er beliggende i Danmark, er en offentlig vej omfattet af lov om offentlige veje og regler udstedt i medfør heraf. De kompetente danske myndigheders jurisdiktion omfatter således dansk territorium og den danske del af den Eksklusive Økonomiske Zone frem til landegrænsen.

Det foreslås Femern A/S administrerer vejforbindelsen tilhørende kyst til kyst-projektet nævnt i § 1, jf. § 38, efter lov om offentlige veje. Femern A/S er således vejmyndighed i vejlovgivningens forstand og kan træffe afgørelser i henhold til lov om offentlige veje og regler udstedt i medfør heraf.

Når selskabet træffer afgørelser efter bestemmelsen, er selskabet at anse som en forvaltningsmyndighed i forvaltningslovens forstand, og selskabet er derfor i disse tilfælde omfattet af reglerne i forvaltningsloven.

Som nævnt er vejforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt en fortsættelse af Sydmotorvejen, der administreres af Vejdirektoratet, jf. lov om offentlige veje, § 2, stk. 4. I visse tilfælde kan det derfor være hensigtsmæssigt, at det er Vejdirektoratet, der udøver beføjelserne i henhold til lov om offentlige veje og regler udstedt i medfør heraf. Det foreslås derfor i stk. 2, at Femern A/S kan bemyndige Vejdirektoratet eller en anden under Transportministeriet oprettet styrelse til at udøve de beføjelser, der er tillagt Femern A/S i henhold til stk. 1.

#### *Til § 26*

Efter den foreslåede bestemmelse i § 26 finder bestemmelsen i § 14 a, stk. 2 og 3, samt regler udstedt i medfør af § 14 a, stk. 1, i havneloven, anvendelse for arbejdshavnen. Bestemmelserne og reglerne udstedt i medfør heraf omhandler sikring af havnefaciliteter og havne, og der er med hjemmel heri udstedt bekendtgørelse nr. 896 af 9. juli 2010 om sikring af havne og bekendtgørelse nr. 414 af 8. maj 2012 om sikring af havnefaciliteter.

Baggrunden for, at det foreslås, at § 14 a i havneloven skal gælde for arbejdshavnen, er, at havnen vil modtage skibe, som er omfattet af reglerne om maritim sikring. Disse skibe skal af hensyn til sikringen af den internationale søtransportkæde anløbe sikrede havnefaciliteter.

Efter den foreslåede bestemmelse er arbejdshavnen omfattet af de samme bestemmelser om sikring af havnefaciliteter og havne, som er gældende for danske erhvervshavne. Det betyder, at der skal ske godkendelse af og tilsyn med sikringen af arbejdshavnen på samme måde, som det sker for alle andre havne og havnefaciliteter, der er omfattet af reglerne om maritim sikring. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 27*

Efter den foreslåede hjemmel i *stk. 1* bemyndiges transportministeren til at ekspropriere de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelse og drift af anlægsprojektet i lovforslagets §§ 1-2.

Bemyndigelsen giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedepot m.v. og supplerer de endelige, konkrete ekspropriationsbeslutninger i de foreslåede §§ 29-33. Når anlægsarbejderne er færdige, er udgangspunktet, at de midlertidigt eksproprierede arealer m.v. så vidt muligt reetableres og leveres tilbage til den oprindelige ejer.

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

Erstatning fastsættes som beskrevet i den foreslåede § 36.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af anlægsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Ved "særligt indgribende" sigtes almindeligvis til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med anlægsprojektets gennemførelse. Dette indebærer, at den

forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som anlægsprojektet indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af anlægsprojektet, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et særligt tilfælde, være opfyldt, før transportministeren kan ekspropriere den pågældende ejendom på et tidspunkt før de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på "særlige tilfælde" kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Et andet særligt tilfælde kan være, hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation. Særlige personlige årsager kan være dokumenteret sygdom, fremskreden alder, nærtforestående familieførogelse eller andre sociale årsager.

En fremrykket ekspropriation vil kun kunne komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomhed anmoder herom.

Erstatning fastsættes som beskrevet i den foreslåede § 36.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* bemyndiges transportministeren til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs anlægsprojektet i §§ 1-2 servitut om el-drift eller andre servitutter med deraf følgende rådighedsindskrænkninger, der er nødvendige for gennemførelsen og driften af anlægsprojektet i §§ 1-2.

I forhold til servitut om el-drift kan det med udgangspunkt i stærkstrømsbekendtgørelsens bestemmelser være nødvendigt langs de nye anlæg at pålægge anlægsprojektets naboejendomme servitutter svarende til den el-driftsservitut, der pålægges langs øvrige elektrificerede jernbanestrækninger. Servituttens medfører af sikkerhedsmæssige grunde begrænsninger med hensyn til beplantning, bebyggelse og lignende på de ejendomme, der støder op til anlægsprojektet.

Erstatning fastsættes som beskrevet i den foreslåede § 36.

Med *stk. 4* foreslås det, at ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

#### *Til § 28*

Lovforslagets § 28 vedrører forundersøgelser m.v. Lovgivningen på jernbanelområdet har siden 1920'erne indeholdt en bestemmelse om, at enhver grundejer måtte tåle, at jernbanemyndigheden foretog visse varslede undersøgelser på privat grund. Bestemmelsen kan genfindes i § 21 e i lov om jernbane (jernbaneloven).

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation uden retskendelse, har adgang til at foretage de jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger eller andre undersøgelser af udendørs arealer med henblik på gennemførelse og drift af anlægsprojektet i de foreslåede §§ 1-2 eller ændringer heraf samt klimarelaterende afværgeforanstaltninger.

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

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren under samme betingelser som nævnt i *stk. 1* kan få foretaget arkæologiske forundersøgelser. Hjemlen muliggør igangsættelse af undersøgelser efter *stk. 1* og arkæologiske forundersøgelser efter *stk. 2* straks efter vedtagelse af loven.



Bestemmelsen indebærer, at transportministeren får adgang til at foretage de omhandlede undersøgelser uden retskendelse på privatejet grund, hvis det skønnes nødvendigt. Begrundelsen herfor er, at det vil være yderst begrænset, hvad en dommer i givet fald ville kunne tage stilling til, hvis der blev stillet krav om en retskendelse. Hertil kommer, at der alene vil være tale om adgang til udendørs undersøgelser og dermed ikke til private borgeres boliger. Det er forudsat, at det er transportministeren eller den, transportministeren bemyndiger hertil, jf. §§ 1-2, der træffer beslutning om at foretage de pågældende undersøgelser uden retskendelse, men at den faktiske udførelse af undersøgelserne kan overlades til private, herunder selskaber, entreprenører eller landinspektører. De private skal i den forbindelse fremvise behørig legitimation for, at de er berettigede til at udføre undersøgelserne.

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

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

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

#### *Til § 29*

Lovforslagets § 29 vedrører permanent arealerhvervelse og endelig ophævelse af ret til bygning på lejet grund.

Den permanente arealerhvervelse samt ophævelse af alle rettigheder foretages til brug for etablering af anlæggene på land, der blandt andet omfatter etablering af en række regnvandsbassiner. For at sikre adgang til ét af disse regnvandsbassiner eksproprieres en adgangsvej fra Østersøvej over en del af matr.nr. 244Ø Rødby Markjorder.

Til brug for anlægget af en teknikbygning (portalbygningen) ved indgangen til den kommende tunnel over Femern Bælt er det nødvendigt at ekspropriere en del af matr.nr. 244k Rødby Markjorder. Da der ved lovens vedtagelse sker midlertidig arealerhvervelse af et større areal fra matr.nr. 244k Rødby Markjorder til brug for etablering af produktionsområdet, foreslås det, at den nødvendige, permanente arealerhvervelse sker samtidigt hermed.

Til elforsyningen af anlægget skal der på det nordvestlige hjørne af Færgevej/Strandholmsvej etableres en ny 132/10 kV hovedtransformerstation. For i anlægsfasen at sikre adgang til byggepladsen er det nødvendigt at erhverve vejadgang via Finlandsvej, Sulkavavej og over en del af matr.nr. 244ed Rødby Markjorder. Da matr.nr. 244ed senere i anlægsprocessen skal totaleksproprieres til betalingsanlæg m.m., gives der med bestemmelsen hjemmel til at ekspropriere hele ejendommen matr.nr. 244ed Rødby Markjorder. En sædvanlig ekspropriationsproces vil normalt vare minimum 3-9 måneder. Dette er problematisk, fordi hovedtransformerstationen skal være funktionsdygtig hurtigst mulig. Med henblik på at undgå unødige forsinkelser foreslås det, at Folketinget umiddelbart med lovforslaget vedtager at ekspropriere det areal, der er markeret på bilag 6, hvorefter de eksproprierede ejere og brugere har adgang til at kræve erstatning.

For så vidt angår forholdet til grundlovens § 73 henvises til afsnit 8 i de almindelige bemærkninger.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* får transportministeren straks ved lovens ikrafttræden adkomst til hele matr.nr. 244ed og den del af matr.nr. 244k og 244Ø Rødby Markjorder, der er markeret på bilag 6.

Femern A/S har i forbindelse med den offentlige høring af lovforslaget orienteret ejere af arealerne om høringen, og herunder hvorledes ejerne skulle varetage deres interesser i forbindelse hermed. Ejerne er endvidere orienteret om lovforslagets fremsættelse, herunder om retsvirkningerne, såfremt lovforslaget bliver vedtaget som fremsat. Ejerne har desuden modtaget detaljerede kort, der viser indgrebet på de enkelte ejendomme. Derudover er ejerne blevet tilbudt afmærkning af projektet i marken.

Efter lovens vedtagelse og ikrafttræden vil Femern A/S som nævnt a conto udbetale et beløb svarende til, hvad Femern A/S efter omstændighederne mener at være forpligtet til at erstatte, hvis ejeren anmoder om at få forskud

på ekspropriationserstatningen. Udbetalingen vil ske med forbehold for tilbagebetaling, hvis Ekspropriationskommissionen fastsætter erstatningen til et beløb, der er mindre end det udbetalte. Ekspropriationskommissionen er således ved den efterfølgende erstatningsfastsættelse ikke bundet af parternes påstande, herunder af det beløb, der er udbetalt a conto af Femern A/S.

Hvis det bliver nødvendigt for transportministeren at få adgang til yderligere arealer, kan der træffes ekspropriationsbeslutning i henhold til den foreslåede § 27.

Efter *stk. 2* ophæves endeligt alle andre rettigheder til eller over de arealer, der eksproprieres i henhold til *stk. 1*, hvilket er i overensstemmelse med almindelig ekspropriationspraksis. Transportministeren kan endvidere fjerne eventuelle anlæg og installationer på de i *stk. 1* angivne arealer, jf. lovforslagets § 34.

Femern A/S har ved forlods overtagelse i henhold til § 14, *stk. 1*, i lov nr. 285 af 15. april 2009 erhvervet adgang til ejendommen matr.nr. 244b Rødby Markjorder. Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* ophæves endeligt ret over matr.nr. 244b Rødby Markjorder til bygning nr. 1 og 3 på lejet grund. Det betyder, at to vindmøller, der er opstillet på ejendommen, skal fjernes.

Vindmøllerne kan om nødvendigt fjernes af Femern A/S, jf. lovforslagets § 34. Erstatning fastsættes som beskrevet i den foreslåede § 36.

#### *Til § 30*

Lovforslagets § 30 vedrører midlertidige arealerhvervelser, hvor ejerne kan begære permanent overtagelse, og endelig ophævelse af ret til bygning på lejet grund.

Femern A/S har udpeget et område øst for Rødbyhavn, hvor tunnelelementerne skal produceres i et specialbygget produktionsanlæg. Produktionsanlægget er til dels placeret på land, til dels uden for den eksisterende kystlinje med en tilhørende arbejdshavn.

Af det samlede areal, der skal anvendes til produktionsområdet og anlægget af tunnelportalen på ca. 190 ha (ekskl. dige), er ca. 87 ha ejet af Femern A/S blandt andet som følge af forlods overtagelser i henhold til projekteringsloven, ca. 2 ha er offentlig vej, og der udestår således ved lovforslagets fremsættelse overtagelse af ca. 101 ha, før produktionsområdet og tunnelportalen kan etableres i sin helhed.

På toppen af diget løber en gennemgående gang- og cykelsti, der afbrydes ved etableringen af produktionsområdet. I stedet anlægges der en midlertidig fællesti rundt om produktionsområdet som erstatning for den afbrudte cykelsti på diget (Østersøruten).

Produktionsområdet og tunnelportalen spiller en meget central rolle i anlægsarbejderne og er tidskrævende at etablere. Derudover er det af hensyn til trafikikkerheden vigtigt, at fællestien rundt om produktionsområdet anlægges, så den kan tages i brug, når den nuværende fællesti afbrydes. Det har derfor afgørende betydning, at transportministeren straks ved lovens ikrafttræden får ret til at råde over hele det areal, der indgår i produktionsområdet og anvendes ved anlægget af tunnelportalen. Der er behov for at råde over arealet indtil 2023, idet tunnelelementfabrikken skal nedtages og området reetableres efter anlægsfasens afslutning. Herved sikres projektets igangsættelse og fremdrift umiddelbart efter lovens ikrafttræden. En sædvanlig ekspropriationsproces vil normalt vare minimum 3-9 måneder. Med henblik på at undgå unødige forsinkelser foreslås det, at der foretages ekspropriation af de angivne arealer, hvorefter de eksproprierede ejere og brugere har adgang til at kræve erstatning.

For så vidt angår forholdet til grundlovens § 73 henvises til afsnit 8 i de almindelige bemærkninger.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* får transportministeren straks ved lovens ikrafttræden og indtil den 31. december 2023 ret til at råde over de resterende arealer, der indgår i produktionsområdet og anvendes ved anlægget af tunnelportalen, idet en del af produktionsområdet dog er omfattet af den foreslåede § 31. Derudover får transportministeren ret til at råde over de arealer, der skal anvendes ved anlægget af fællestien samt ved

etableringen af et midlertidigt paddehegn på matr.nr. 244dy. Arealerne omfattet af stk. 1 er ubebygget landsbrugsjord, idet der dog er opstillet 31 vindmøller, der skal nedtages.

Femern A/S har i forbindelse med den offentlige høring over lovforslaget orienteret ejere af arealerne om høringen, og herunder hvorledes ejerne skulle varetage deres interesser i forbindelse hermed. Ejerne er endvidere orienteret om lovforslagets fremsættelse, herunder om retsvirkningerne, såfremt lovforslaget bliver vedtaget som fremsat. Ejerne har desuden modtaget detaljerede kort, der viser indgrebet på de enkelte ejendomme. Derudover er ejerne blevet tilbudt afmærkning af projektet i marken.

Efter lovens vedtagelse og ikrafttræden vil Femern A/S a conto udbetale et beløb svarende til, hvad Femern A/S efter omstændighederne mener at være forpligtet til at erstatte, hvis ejeren anmoder om at få forskud på ekspropriationserstatningen. Udbetalingen vil ske med forbehold for tilbagebetaling, hvis Ekspropriationskommissionen fastsætter erstatningen til et beløb, der er mindre end det udbetalte. Ekspropriationskommissionen er således ved den efterfølgende erstatningsfastsættelse ikke bundet af parternes påstande, herunder af det beløb, der er udbetalt a conto af Femern A/S.

Hvis det bliver nødvendigt for transportministeren at råde over de arealer, der indgår i produktionsområdet og fællesstien, jf. bilag 7, efter den 31. december 2023, kan der træffes ekspropriationsbeslutning i henhold til lovforslagets § 27.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* ophæves endeligt ret over matr.nr. 244eø Rødby Markjorder til bygning nr. 1 på lejet grund. Det betyder, at vindmøllen, der er opstillet på ejendommen, skal fjernes. Vindmøllen kan om nødvendigt fjernes af Femern A/S, jf. lovforslagets § 34. Herudover skal transportministerens rådighedsret i henhold til *stk. 1* respekteres af indehavere af alle andre rettigheder over de i *stk. 1* nævnte ejendomme. Det indebærer, at eventuelle leje- og brugsrettigheder, der er i strid med transportministerens rådighedsret, automatisk ophæves i anlægsfasen, og transportministeren kan fjerne eventuelle anlæg og installationer på de i *stk. 1* nævnte ejendomme, jf. lovforslagets § 34.

Som følge af varigheden af den midlertidige rådighed i henhold til *stk. 1* foreslås det i *stk. 3*, at ejeren af et areal omfattet af *stk. 1* på ethvert tidspunkt kan kræve, at transportministeren overtager arealet permanent mod erstatning.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* skal en begæring om overtagelse fremsættes over for transportministeren inden den 31. december 2023. Derudover gælder der ingen betingelser for overtagelse.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* indebærer, at alle rettigheder til eller over arealet ophæves endeligt ved overtagelse i henhold til *stk. 3*, og transportministeren kan fjerne eventuelle anlæg og installationer, der ikke allerede er fjernet i henhold til *stk. 2*, jf. lovforslagets § 35.

Når anlægsarbejderne er afsluttet, og Femern A/S afleverer det areal, der er omfattet af *stk. 1*, til ejerne, vil der være anlagt et vandløb på en del af det areal, der er indgået i produktionsområdet, jf. lovforslagets § 33, *stk. 1*, og bemærkningerne hertil. Herudover vil arealet i videst mulige omfang blive reetableret.

Erstatning fastsættes som beskrevet i den foreslåede § 36.

#### *Til § 31*

Lovforslagets § 31 vedrører midlertidig arealerhvervelse, hvor ejerne ikke kan begære permanent overtagelse.

Et gennemgående terræntræk på landområdet øst og vest for Rødbyhavn er det eksisterende dige, der løber som et let genkendeligt landskabselement gennem hele projektområdets udstrækning på Lolland.

En del af diget indgår i produktionsområdet, der spiller en meget central rolle i anlægsarbejderne og er tidskrævende at etablere, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 33, *stk. 2*. En anden del af diget skal anvendes i forbindelse med etableringen af det nye landområde vest for Rødbyhavn; et naturområde med strandenge, overdrev, vandhuller og rekreativt område med sandstrande. Landområdet er en anden vigtig del af

anlægsarbejderne, idet formålet med landopfyldningen er at nyttiggøre de opgravede havbundsmaterialer og derved begrænse transporten af materialerne. Landopfyldningen er en præmis for projektet, som sikrer projektet fremdrift og en økonomisk forsvarlig løsning vedrørende havbundsmaterialerne.

For så vidt angår forholdet til grundlovens § 73 henvises til afsnit 8 i de almindelige bemærkninger.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* får transportministeren straks ved lovens ikrafttræden og indtil den 31. december 2023 ret til at råde over den del af matr.nr. 244k, 244x, 244y, 244æ, 244ø, 244bo, 244et, 244fa, 244fe, 253, 490, 546a, 549r og 549u Rødby Markjorder, der er markeret på bilag 5, 6 og 7. Arealerne skal bl.a. anvendes midlertidigt til anlæg af adgangsvej til regnvandsbassin, til udvidelse af vendeplads for at sikre adgangsvej til det vestlige landopfyldningsområde, til etablering af et midlertidigt paddehegn samt ved anlægget af tunnelportalen. Matr.nr. 244et Rødby Markjorder skal anvendes som midlertidigt arbejdsareal i forbindelse med anlægget af en permanent forlængelse af Sandholmvej, jf. § 33, stk. 5, og matr.nr. 549r Rødby Markjorder skal anvendes til etablering af et midlertidigt paddehegn samt som midlertidigt arbejdsareal i forbindelse med en eventuel ændring af vejbroerne, jf. § 33, stk. 3.

Femern A/S har i forbindelse med den offentlige høring over lovforslaget orienteret ejere af arealerne om høringen, og herunder hvorledes ejerne skulle varetage deres interesser i forbindelse hermed. Ejerne er endvidere orienteret om lovforslagets fremsættelse, herunder om retsvirkningerne, såfremt lovforslaget bliver vedtaget som fremsat. Ejerne har desuden modtaget detaljerede kort, der viser indgrebet på de enkelte ejendomme. Derudover er ejerne blevet tilbudt afmærkning af projektet i marken.

Efter lovens vedtagelse og ikrafttræden vil Femern A/S som nævnt a conto udbetale et beløb svarende til, hvad Femern A/S efter omstændighederne mener at være forpligtet til at erstatte, hvis ejeren anmoder om at få forskud på ekspropriationserstatningen. Udbetalingen vil ske med forbehold for tilbagebetaling, hvis Ekspropriationskommissionen fastsætter erstatningen til et beløb, der er mindre end det udbetalte. Ekspropriationskommissionen er således ved den efterfølgende erstatningsfastsættelse ikke bundet af parternes påstande, herunder af det beløb, der er udbetalt a conto af Femern A/S.

Hvis det bliver nødvendigt for transportministeren at råde over den del af matr.nr. 244k, 244x, 244y, 244æ, 244ø, 244bo, 244et, 244fa, 244fe, 253, 490, 546a, 549r og 549u Rødby Markjorder, der er markeret på bilag 5, 6 og 7, efter den 31. december 2023, kan der træffes ekspropriationsbeslutning i henhold til den foreslåede § 27.

Efter den foreslåede *stk. 2* skal transportministerens rådighedsret i henhold til *stk. 1* respekteres af indehavere af alle andre rettigheder over de i *stk. 1* nævnte arealer. Det indebærer, at eventuelle leje- og brugsrettigheder, der er i strid med transportministerens rådighedsret, automatisk ophæves endeligt i anlægsfasen, og transportministeren kan fjerne eventuelle anlæg og installationer på de i *stk. 1* nævnte arealer, jf. den foreslåede § 34.

Når anlægsarbejderne er afsluttet, og Femern A/S afleverer den del af diget, der er omfattet af *stk. 1*, til ejeren (Det Lollandske Digelag), vil diget på nogle punkter været ændret, jf. lovforslagets § 33, stk. 2, og bemærkningerne hertil. Generelt vil det eksisterende dige langs kystlinjen dog i videst muligt omfang blive bevaret og reetableret, hvor det midlertidigt har været fjernet, således at det fortsat kan fungere som stormflodsdiqe og være et let genkendeligt landskabelement.

Erstatning fastsættes som beskrevet i den foreslåede § 36.

#### *Til § 32*

Lovforslagets § 32 vedrører midlertidig ret til at råde over adgangsveje til byggepladsarealer m.v.

Sikring af de fornødne adgangsveje til byggepladsarealer for portal og ramper, tunnelementfabrik og til de midlertidige beboelsesfaciliteter har afgørende betydning for gennemførelsen af kyst til kyst-projektet.

Trafik til og fra byggepladsen ved portalområdet ledes via Gl. Badevej, og som følge heraf er vejen udvidet i bredden fra Færgevej til vendepladsen ved det eksisterende dige.

Der etableres en adgangsvej til de midlertidige beboelsesfaciliteter. Vejen bliver en sidevej til Færgevej og løber øst om Strandholmsgården, hvorefter den tilsluttes til de midlertidige beboelsesfaciliteter. Vejen er midlertidig og benyttes kun i anlægsfasen, hvorefter den fjernes sammen med de øvrige produktionsfaciliteter. Dog bibeholdes den del af vejen, der ligger i umiddelbar forlængelse af Strandholmsgården med henblik på fremtidig adgang til Ny Strandholm Pumpestation.

Der etableres en adgangsvej til tunnelelementfabrikken, som løber i samme tracé som en del af den eksisterende ikke-asfalterede Færgevej, hvorefter den drejer 90° sydpå mod produktionsområdet. Hvor vejen følger Færgevej, udføres den tosporet, mens den på de sidste ca. 400 m før porten til entreprenørernes område etableres med tre spor.

En del af disse adgangsveje er eller vil i henhold til gældende lovgivning blive private fællesveje, da enkelte grundejere m.v. har eller vil få vejret til vejene. Navnlig de vejstrækninger, der ligger tættest på produktionsområdet, har imidlertid vital betydning for kyst til kyst-projektet. Vejene skal til enhver tid være farbare for arbejdskørsel, beredskabskørsel og lign., og af hensyn til sikkerheden i området kan det være nødvendigt at afspærre disse vejstrækninger helt eller delvist.

For at sikre Femern A/S fuld rådighed over vejstrækningerne, foreslås det i *stk. 1*, at transportministeren indtil den 31. december 2023 har ret til at råde over de veje, der er markeret på bilag 6. Derved kan Femern A/S råde over vejstrækningerne på samme måde, som Femern A/S kan råde over produktionsområdet, jf. den foreslåede § 30, og de private veje, der anlægges af Femern A/S i området.

Hvis det bliver nødvendigt for transportministeren at råde over de veje, der er markeret på bilag 6, efter den 31. december 2023, kan der træffes ekspropriationsbeslutning i henhold til den foreslåede § 27.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministerens rådighedsret i henhold til *stk. 1* skal respekteres af indehavere af alle andre rettigheder over de i *stk. 1* nævnte ejendomme. Det forudsættes, at Femern A/S indgår aftaler om brugen af vejstrækningerne med ejerne af de ejendomme, der har eller vil få vejret hertil. De pågældende ejendomme har i henhold til gældende lovgivning krav på fornøden adgang til offentlig vej, og hvis ændringerne i adgangsforholdene medfører driftsulemper, har de pågældende ejere krav på erstatning, der fastsættes i henhold til lovforslagets § 36.

Femern A/S har i forbindelse med den offentlige høring over lovforslaget orienteret ejere af arealerne om høringen, og herunder hvorledes ejerne skulle varetage deres interesser i forbindelse hermed. Ejerne er endvidere orienteret om lovforslagets fremsættelse, herunder om retsvirkningerne, såfremt lovforslaget bliver vedtaget som fremsat. Ejerne har desuden modtaget detaljerede kort, der viser indgrebet på de enkelte ejendomme. Derudover er ejerne blevet tilbudt afmærkning af projektet i marken.

Efter lovens vedtagelse og ikrafttræden vil Femern A/S a conto udbetale et beløb svarende til, hvad Femern A/S efter omstændighederne mener at være forpligtet til at erstatte, hvis ejeren anmoder om at få forskud på ekspropriationserstatningen. Udbetalingen vil ske med forbehold for tilbagebetaling, hvis Ekspropriationskommissionen fastsætter erstatningen til et beløb, der er mindre end det udbetalte. Ekspropriationskommissionen er således ved den efterfølgende erstatningsfastsættelse ikke bundet af parternes påstande, herunder af det beløb, der er udbetalt a conto af Femern A/S.

### *Til § 33*

Lovforslagets § 33 vedrører ret til at foretage ændringer af arealer m.v.

I forbindelse med gennemførelsen af kyst til kyst-projektet nævnt i lovforslagets § 1 bliver der behov for at etablere en række forskellige anlæg og installationer, herunder ændre eksisterende anlæg. Der er både tale om midlertidige og permanente indgreb. Der er derfor behov for, at transportministeren sikres adgang til at foretage de nødvendige ændringer og rådighed over de arealer, som er nødvendige til at gennemføre ændringerne.

Femern A/S har i forbindelse med den offentlige høring over lovforslaget orienteret ejere af arealerne om høringen, og herunder hvorledes ejerne skulle varetage deres interesser i forbindelse hermed. Ejerne er endvidere orienteret om lovforslagets fremsættelse, herunder om retsvirkningerne, såfremt lovforslaget bliver vedtaget som

fremSAT. Ejerne har desuden modtaget detaljerede kort, der viser indgrebet på de enkelte ejendomme. Derudover er ejerne blevet tilbudt afmærkning af projektet i marken.

Retsvirkningen af de endelige, konkrete ekspropriationsbeslutninger i lovforslagets § 33 indtræder, når loven er trådt i kraft. Den faktiske overtagelse af arealerne varsles minimum 14 dage forinden, jf. lovforslagets § 34, stk. 1.

Efter lovens vedtagelse og ikrafttræden vil Femern A/S a conto udbetale et beløb svarende til, hvad Femern A/S efter omstændighederne mener at være forpligtet til at erstatte, hvis ejeren anmoder om at få forskud på ekspropriationserstatningen. Udbetalingen vil ske med forbehold for tilbagebetaling, hvis Ekspropriationskommissionen fastsætter erstatningen til et beløb, der er mindre end det udbetalte. Ekspropriationskommissionen er således ved den efterfølgende erstatningsfastsættelse ikke bundet af parternes påstande, herunder af det beløb, der er udbetalt a conto af Femern A/S.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* giver transportministeren ret til at råde over matr.nr. 244l, 244o 244at, 244av, 244az, 244aæ, 244ba, 244dy og 244fc, Rødby Markjorder, jf. bilag 7, med henblik på at anlægge et vandløb som beskrevet.

For så vidt angår anlæg af vandløb (permanent ændring), er det nødvendigt i forbindelse med etableringen af produktionsområdet at fjerne Strandholm Pumpestation, der inden etablering af produktionsområdet vil være nyetableret ca. 400 m mod vest som Ny Strandholm Pumpestation. Der er indgået aftale om flytning af pumpestationen. Af hensyn til den Ny Strandholm Pumpestations funktion skal der foretages en omlægning af en del af de eksisterende vandløb og afvandingsgrøfter, således at den eksisterende afvandingsstruktur opretholdes.

Det nye vandløb anlægges bl.a. på det areal, der er erhvervet midlertidigt til produktionsområde, jf. lovforslagets § 30, stk. 1. Vandløbet, der efter anlægsarbejdernes afslutning fortsat skal afvande området, kan kun anlægges permanent på en ejendom, der ikke er ejet af Femern A/S, hvis der er indgået aftale med ejendommens ejere og brugere herom. Alternativt kan retten til at disponere over ejendommen sikres ved ekspropriation. En sædvanlig ekspropriationsproces vil normalt vare minimum 3-9 måneder. Dette er problematisk, da Ny Strandholm Pumpestation er under opførelse og skal være funktionsdygtig hurtigst muligt. Med henblik på at undgå unødige forsinkelse foreslås det, at der eksproprieres en ret til permanent at anlægge de nødvendige vandløb, hvorefter de eksproprierede ejere og brugere har adgang til at kræve erstatning.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* giver transportministeren ret til at foretage ændringer i tilstanden af diget på matr.nr. 244k, 244bo og 244fa Rødby Markjorder, jf. bilag 5, 6 og 7, da det er nødvendigt af hensyn til kyst til kyst-projektets gennemførelse og drift.

Det gennemgående terræntræk på det østlige og vestlige landområde et eksisterende dige, der løber som et let genkendeligt landskabsselement gennem hele projektområdets udstrækning på Lolland.

En del af diget indgår i produktionsområdet, jf. lovforslagets § 31 og bemærkningerne hertil. I forbindelse med anlægsarbejderne er det desuden nødvendigt at foretage permanente ændringer i tilstanden af diget. Der, hvor diget støder op til det nye landområde, er det nødvendigt at anvende dele af diget i forbindelse med landopfyldningen. I området ved produktionsanlægget omlægges diget midlertidigt, og hvor motorvej og jernbane krydser diget, vil det være nødvendigt at gennembryde diget og bygge et nyt dige uden om tunnelportalen. Når anlægsarbejdet er afsluttet, vil diget på nogle punkter være ændret permanent. Generelt vil det eksisterende dige langs kystlinjen i videst mulige omfang blive bevaret og reetableret, hvor det midlertidigt har været fjernet. Diget vil efter reetableringen fortsat – i sammenhæng med Femern Bælt-projektet – kan fungere som stormflodsige og være et let genkendeligt landskabsselement.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren frem til den 31. december 2023 bemyndiges til at foretages ændring af broer (permanent ændring). I forbindelse med gennemførelsen af kyst til kyst-projektet nævnt i lovforslagets § 1 skal der anlægges en adgangsvej til byggepladsarealer for portal og ramper, tunnelelementfabrik og til de midlertidige beboelsesfaciliteter. Arbejdet indebærer anlæg og opgradering af i alt ca. 5 km asfalteret vej med tilhørende fællessti. En del af adgangsvejen til byggepladsarealer for portal og ramper m.v. udgøres af Færgevej, der krydser den eksisterende motorvej og den eksisterende jernbane på vejbroer ejet af henholdsvis Vejdirektoratet

og Banedanmark. Adgangsvejen, herunder Færgevej, har vital betydning for gennemførelsen af kyst til kyst-projektet, især indtil arbejdshavnen er anlagt og materialer m.v. kan leveres ad søvejen. Det kan som følge af arbejdskørslen blive nødvendigt at istandsætte vejbelægningen med tilhørende membraner og forstærke brokonstruktionen. Det er afgørende, at Femern A/S løbende kan vedligeholde og udbedre eventuelle skader på adgangsvejen, herunder på Færgevej.

Transportministeren er i medfør af lovforslagets §§ 1-2 bemyndiget til at foretage det nødvendige for at gennemføre anlægsprojektet nævnt i lovforslagets §§ 1-2, herunder anlægge nye veje og foretage ændringer af eksisterende veje. Transportministeren kan i den forbindelse foretage ændringer af Færgevej, der er en offentlig vej, herunder den del af Færgevej, der er beliggende på vejbroen. Med den foreslåede bestemmelse i stk. 3 får transportministeren desuden ret til at foretage ændringer af broen (brokonstruktionen), herunder vedligeholde og udbedre skader på broen (brokonstruktionen), hvis transportministeren finder det nødvendigt af hensyn til kyst til kyst-projektets gennemførelse og drift, jf. bilag 6. Broen (brokonstruktionen) skal ikke reetableres, når anlægsperioden er afsluttet.

Med *stk. 4* foreslås det, at transportministeren gives hjemmel til at foretages anlæg af natur (permanent ændring). Områderne, der inddrages permanent og midlertidigt i anlægsfasen i forbindelse med gennemførelsen af kyst til kyst-projektet nævnt i lovforslagets § 1, omfatter flere beskyttede naturområder (strandeng, mose, eng, overdrev, vandhuller og vandløb/grøfter samt Strandholm Sø). Der etableres en ny sø med ca. samme størrelse som Strandholm Sø. Omkring den nye sø planlægges desuden et lysåbent naturområde i samme størrelse. Den øvrige natur, som forsvinder, vil ligeledes blive erstattet af ny natur. De nye rekreative områder og naturområder vil blive større end dem, der forsvinder. Kyst til kyst-projektet nævnt i lovforslagets § 1 inddrager ti vandhuller. Derudover isoleres 13 vandhuller. Som en del af projektet vil der blive etableret 37-43 nye vandhuller. Ti af disse nye vandhuller etableres før inddragelse af eksisterende vandhuller for derved at sikre områdets økologiske funktionalitet for en række bilag IV-beskyttede paddearter gennem anlægs- og driftsfasen. For yderligere at tilgodese de bilag IV-beskyttede paddearter etableres der, samtidig med at vandhullerne etableres, lysåben natur omkring vandhullerne. Det betyder, at de nye naturarealer kun belastes i én samlet anlægsfase. Desuden opsættes et midlertidigt paddehegn omkring produktionsområdet og tilkørselsveje til dette for at undgå, at padderne vandrer derind, jf. lovforslagets §§ 30, stk. 1 og 31, stk. 1.

Den nye natur kan etableres på en ejendom, der ikke er ejet af Femern A/S, hvis der er indgået aftale med ejendommens ejere herom eller alternativt ved ekspropriation. En sædvanlig ekspropriationsproces vil normalt vare minimum 3-9 måneder. Det er vigtigt med en hurtig råderet, da en del af den nye natur af hensyn til dyre- og planteliv skal være anlagt, inden de eksisterende beskyttede naturområder inddrages, hvilket sker kort efter lovforslagets vedtagelse. Med henblik på at undgå unødigt forsinkelse foreslås det med bestemmelsen, at der eksproprieres en ret til permanent at anlægge ny natur, hvorefter de eksproprierede ejere og brugere har adgang til at kræve erstatning.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 giver transportministeren ret til at råde over matr.nr. 1a og 1r Lungholm Inddæmning, Olstrup og 2440 og 549r Rødby Markjorder, jf. bilag 6 og 7, med henblik på at anlægge erstatningsnatur.

Hvis det er nødvendigt af hensyn til fastholdelse og pleje af den nye natur, er transportministeren i henhold til lovforslagets § 27, stk. 3, bemyndiget til ved ekspropriation at pålægge ejendommene en servitut med deraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Med den foreslåede *stk. 5* bemyndiges transportministeren til at foretage anlæg af veje (permanent ændring). I anlægsfasen vil inddragelse af kyststrækningen og etableringen af det nye landområde udgøre en markant påvirkning af friluftslivet og øvrige udfoldelsesmuligheder tæt på kysten. De mest markante påvirkninger og begrænsninger vil forekomme i anlægsfasen, mens der i driftsfasen vil være skabt en ny situation, hvor tab og begrænsninger i forhold til de eksisterende muligheder vil være erstattet af flere nye rekreative muligheder for områdets borgere og besøgende i området. Som led i gennemførelsen af kyst til kyst-projektet nævnt i lovforslagets § 1 får Lolland således to nye sandstrande i området vest for Rødbyhavn. Den ene strand etableres i den vestlige del af landområdet. Den anden strand etableres foran Lalandia som en halvcirkelformet lagune. Omkring den eksiste-

rende sandstrand ved Rødbyhavn anlægges en indre lagune, der blandt andet kan bruges til rekreative formål og som soppestrand.

Samtidig med etableringen af strandene anlægges der 140 parkeringspladser på det opfyldte område ud for den eksisterende kystlinje. Parkeringspladserne vil således være beliggende på et areal, der er ejet af Femern A/S. Der tilvejebringes vejadgang til strandene ved at forlænge Sandholmvej (offentlig vej), der føres fra nordsiden i terræn og krydser diget ved at etablere en langsgående rampe med en længde på ca. 100 m. Vejene føres over i samme højde som digekronen, hvorefter vejene føres i terræn med det nye landområde.

I en stor del af anlægsfasen vil der være lukket for adgang til kysten ca. 4 km på hver side af Rødbyhavn. For at afbøde virkningerne af de tabte strandområder vil anlægsarbejderne blive tilrettelagt, så den vestligste del af landområdet bliver etableret tidligt i anlægsfasen med henblik på umiddelbart vest herfor at skabe en ny strand. Den nye strand vil fungere som alternativ til de nedlagte strande, indtil den resterende del af landopfyldningen med lagunestranden og soppestranden i den indre lagune er anlagt. Forinden anlægsarbejderne kan udføres, skal der sikres vejadgang ved forlængelse af Sandholmvej. En sædvanlig ekspropriationsproces vil som nævnt normalt vare minimum 3-9 måneder, hvilket ikke er hensigtsmæssigt, hvis de rekreative interesser skal varetages som beskrevet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 5 giver transportministeren ret til at anlægge veje på matr.nr. 1eq, 1ez, 1fq, 1fu, 244bc, 244ae, 244di, 244dx, 244fa og 271k Rødby Markjorder, jf. bilag 5. Vejene vil bl.a. blive benyttet af Femern A/S og dennes entreprenører og vil få status som private fællesveje eller offentlige veje. Det foreslås, at vejene på matr.nr. 244fa Rødby Markjorder klassificeres som offentlige veje, men transportministeren kan i overensstemmelse med lov om offentlige veje, § 89, stk. 1, undlade at udskille arealet i matriklen, idet særlige forhold gør sig gældende. Vejen ligger på diget, og det er af hensyn til vedligeholdelsen af diget hensigtsmæssigt, at Det Lollandske Digelag beholder ejendomsretten til diget. Vejmyndigheden har ejendomsretten til vejenes udstyr.

Med forslaget til *stk. 6* gives transportministeren ret til at placere en afløbsledning på matr. nr. 244k Rødby Markjorder, som markeret på bilag 6 (permanent ændring). Afløbsledningen placeres i diget, og ejendommen pålægges derfor en servitut som angivet i bilag 8.

I medfør af forslagens *stk. 7* gives transportministeren hjemmel til indtil den 31. december 2023 at etablere og opretholde en vandledning (midlertidig ændring). Undersøgelser har vist, at der er et behov for en supplerende vandledning for at sikre vandforsyning til produktionen på tunnelementfabrikken i tilfælde af ledningsbrud (redundans). Vandledningen ønskes etableret i et øst-vestrettet forløb i landbrugsarealer øst for Havnevej. Vandledningen føres under Sydmotorvejen og videre til Strandholmsvej, hvis forløb den følger indtil det punkt, hvor det fremtidige betalingsanlæg etableres. Herfra ledes den igennem landbrugsarealer og langs Humlegårdsvej, Ferd, Jensensvej og Færgevej. Den supplerende vandforsyning til produktionsområdet medfører et midlertidigt arealbehov på ca. 1,0 ha, hvoraf ca. 0,5 ha skal anvendes som midlertidigt servitutableal i forbindelse med placeringen af vandledningen.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 7* får transportministeren indtil den 31. december 2023 ret til at placere vandledningen på ejendommene matr.nr. 12a, 12h, 15c, 15d, 244al, 244at og 244bc Rødby Markjorder og tinglyse en servitut på 2 m til hver side af ledningen, der beskytter vandledningen, der er nedgravet og derved ikke synlig i terrænet, jf. bilag 6. Vandledningen kan således ikke kræves fjernet af grundejeren i anlægsperioden. Når kyst til kyst-projektet nævnt i lovforslagets § 1 er gennemført, vil vandledningen blive afproppet og efterladt. Samtidig vil servituten blive afløst. Den efterladte vandledning frembyder ingen gener for den fremtidige anvendelse af ejendommene, herunder eventuelle fremtidige anlægsarbejder. Vandledningen kan således nemt bortgraves. Hvis det bliver nødvendigt for transportministeren at have vandledningen placeret i de arealer, der er markeret på bilag 6 med tilhørende servitutpålæg efter den 31. december 2023, kan der træffes ekspropriationsbeslutning i henhold til den foreslåede § 27. Ønsker Lolland Forsyning A/S at opretholde vandledningen efter kyst til kyst-projektet nævnt i lovforslagets § 1 er gennemført, skal Lolland Forsyning A/S erhverve de nødvendige rettigheder hertil.

Det foreslås i *stk. 8*, at transportministeren bemyndiges til at foretage udvidelse af veje (midlertidig ændring). For at sikre transport til og fra området, hvis det ikke er muligt at passere broerne på Færgevej, etableres der en alternativ rute til tunnelementfabrikken m.v. Ruten forløber fra Havnevej over den eksisterende motorvej og



herfra ad Strandholmsvej i sydgående retning og videre ad en nyetableret forlængelse af Finlandsvej mod Færgevej. Udvidelsen består i sikring af frihøjden under eksisterende jernbane samt i enkelte trafikikkerhedsmæssige kurveudretninger og lokale udvidelser for at sikre, at modsatkørende trafik kan passere. Dertil kommer, at Finlandsvej udvides og at krydset Finlandsvej/Færgevej/Gl. Badevej ændres. Samtidigt etableres enkelte vigepladser på Strandholmsvej syd for underføringen under den eksisterende jernbane og ned til Færgevej.

Af trafikikkerhedsmæssige årsager ombygges krydset mellem Gl. Badevej/Finlandsvej og Færgevej til to forskudte T-kryds. Derved sikres gode oversigtsforhold, hvilket tilgodeser de fremtidige forhold, hvor Færgevej føres over den ny motorvej og ny jernbane. Ved ombygningen af krydset er det nødvendigt at disponere over privat ejendom ca. 0,3 ha. Det er essentielt for sikring af en robust tidsplan, at lokalområdet er forberedt logistisk, inden kyst til kyst-projektet går i gang, herunder sikring af adgangsforhold og trafikikkerhedsmæssige forhold for de mange arbejdstransporter. Krydset er et knudepunkt for trafikken til området og skal derfor stå klart hurtigst muligt.

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 8 får transportministeren indtil den 31. december 2023 ret til at udvide Finlandsvej, Strandholmsvej og Færgevej. Vejudvidelsen berører ejendommene matr.nr. 12a, 12h, 85b, 112b, 271h, 271i, 271k, 271l og 271n Rødby Markjorder, som vist på bilag 6. Hvis det bliver nødvendigt for transportministeren at opretholde vejudvidelsen efter den 31. december 2023, kan der træffes ekspropriationsbeslutning i henhold til den foreslåede § 27. Den alternative rute, inkl. forlængelsen af Finlandsvej, etableres som et permanent anlæg, således at ruten kan indgå i det lokale vejnet i området. Ruten vil således kunne anvendes efter anlægsfasen for kyst til kyst-projektet nævnt i lovforslagets § 1. Ønsker Lolland Kommune at opretholde ruten efter kyst til kyst-projektet nævnt i lovforslagets § 1 er gennemført, skal Lolland Kommune erhverve de nødvendige rettigheder hertil.

I forbindelse med udførelse af anlægsarbejder omfattet af stk. 1-8 er det nødvendigt at råde over ejendom, der ikke er ejet af transportministeren, og som transportministeren heller ikke har fået rådighed over. Den foreslåede bestemmelse i *stk. 9* vedrører midlertidige arbejdsarealer, og den sikrer, at transportministeren kan disponere midlertidigt over de nødvendige arealer straks ved lovens ikrafttræden, jf. bilag 5, 6 og 7.

Efter det foreslåede *stk. 10* skal transportministerens rådighedsret i henhold til stk. 1-9 respekteres af indehavere af alle andre rettigheder over de i stk. 1-9 nævnte arealer. Det indebærer, at eventuelle leje- og brugsrettigheder, der er i strid med transportministerens rådighedsret, automatisk ophæves endeligt i anlægsfasen, og transportministeren kan fjerne eventuelle anlæg og installationer på de i stk. 1-9 nævnte arealer.

Erstatning fastsættes som beskrevet i § 36.

#### *Til § 34*

Lovforslagets § 34 vedrører varsling og fjernelse af anlæg, installationer, beplantning m.v. Femern A/S har orienteret ejere af arealerne omfattet af lovforslagets §§ 29-33 om lovforslagets fremsættelse, herunder om retsvirkningerne, såfremt lovforslaget bliver vedtaget som fremsat.

Retsvirkningen af de endelige, konkrete ekspropriationsbeslutninger indtræder, når loven er trådt i kraft. På dette tidspunkt får transportministeren adkomst og rådighedsret over de berørte ejendomme, jf. lovforslagets §§ 29-33. Det foreslåede *stk. 1* medfører varslingspligt, inden de berørte arealer overtages og kan tages i brug.

Varslingen giver som minimum ejerne 14 dage fra modtagelsen af varslingen til at fjerne anlæg, installationer, beplantning m.v., såfremt ejerne selv ønsker at fjerne disse. Alle ejerne vil således få nærmere oplysninger om, hvornår transportministeren overtager arealerne, uanset om arealerne skal overtages permanent eller midlertidigt.

Hvis det ikke er muligt skriftligt at underrette ejere i henhold til stk. 1, indebærer den foreslåede bestemmelse i *stk. 2*, at oplysning om ibrugtagningen skal offentliggøres i stedlige nyhedsmedier.

I tilfælde af, at arealerne ikke er ryddet ved transportministerens overtagelse, kan transportministeren med den foreslåede bestemmelse i stk. 3 uden yderligere varsel foranledige anlæg, installationer, beplantning m.v. på arealerne fjernet.

For så vidt angår ledninger henvises til lovforslagets § 20. Erstatning til ejere og brugere fastsættes som beskrevet i § 36.

#### *Til § 35*

Lovforslagets § 35 vedrører tinglysning. Når loven er trådt i kraft, får transportministeren adkomst og rådighedsret over de berørte ejendomme, jf. lovforslagets §§ 29-33. Det foreslås, at denne adkomst og rådighedsret over de berørte ejendomme tinglyses umiddelbart efter lovens ikrafttræden af hensyn til ejendommenes ejere og brugere. Samtidig ophæves rettigheder endeligt, jf. lovforslagets § 29, stk. 2 og § 30, stk. 2.

Femern A/S har i forbindelse med den offentlige høring af lovforslaget orienteret de berørte ejere af arealerne om høringen, og herunder hvorledes ejerne skulle varetage deres interesser i forbindelse hermed. Ejerne er endvidere orienteret om lovforslagets fremsættelse, herunder om retsvirkningerne, såfremt lovforslaget bliver vedtaget som fremsat. Orienteringen er sket ved individuelt brev, hvor bl.a. de konkrete indgreb på ejendommen er beskrevet. Brevet er vedlagt et kortbilag, der illustrerer indgrebets omfang, og alle ejere er blevet tilbudt afsætning i marken.

Det fremgår desuden af de individuelle breve, hvilke rettigheder der ophæves endeligt, og hvilke rettighedshavere der skal respektere transportministerens rådighedsret. Der kan f.eks. være tale om brugsrettigheder og servitutrettigheder. Adkomst og rådighedsret tinglyses med Femern A/S som adkomst- og rettighedshaver.

#### *Til § 36*

Lovforslagets § 36 vedrører erstatning m.v., idet ekspropriation kun kan ske mod betaling af fuldstændig erstatning, jf. grundlovens § 73.

Det foreslås i lovforslagets § 36, at erstatning for tab som følge af ekspropriation i medfør af lovforslagets §§ 29-33 og 27 samt erstatning for skade, som måtte blive påført ejere og brugere ved de foranstaltninger, der er nævnt i den foreslåede § 28, fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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

#### *Til § 37*

Med bestemmelsen implementeres Traktatens artikel 14, stk. 1-3, i dansk ret.

I Traktatens artikel 14 er der taget stilling til ansvars- og opgavefordelingen i forhold til offentlig sikkerhed og orden samt redningsberedskab. Det følger af Traktatens artikel 14, stk. 1, at det er de kompetente danske myndigheder, som varetager anliggender om beredskabsmæssige forhold mv. på dansk territorium (højhedsområde), og i den danske del af den Eksklusive Økonomiske Zone, mens de kompetente tyske myndigheder tilsvarende varetager disse forhold på tysk territorium (højhedsområde), og i den tyske del af den Eksklusive Økonomiske Zone.

Det følger af artikel 14, stk. 2, at bl.a. det danske rednings- og ambulanceberedskab i nødvendig udstrækning skal samarbejde i overensstemmelse med de gældende folkeretlige eller andre aftaler. Bl.a. har Danmark og

Tyskland den 16. maj 1985 indgået en overenskomst om ydelse af gensidig bistand ved katastrofer eller alvorlige ulykker, som har til formål at lette den gensidige bistand og fremskynde udsendelsen af hjælpemandskab og materiel. Denne overenskomst forventes at finde anvendelse i relevant omfang på den faste forbindelse over Femern Bælt, som det følger af Traktatens artikel 14, stk. 2.

I det omfang en nærmere analyse af beredskabet for kyst til kyst-projektet, herunder ved udformningen af det nedenfor nævnte sikkerhedskoncept, viser, at et velfungerende, grænseoverskridende beredskab forudsætter yderligere aftaler mellem Danmark og Tyskland, kan de kompetente danske myndigheder indgå sådanne aftaler med de kompetente tyske myndigheder.

Forslaget i stk. 1 indebærer, at de kompetente danske myndigheder i overensstemmelse med Traktaten har det overordnede ansvar for tilrettelæggelsen af redningsberedskabet mv. for kyst til kyst projektet i både anlægs- og driftsfasen. De kompetente danske myndigheder omfatter bl.a. politiet, redningsberedskabet, ambulanceberedskabet og andre beredskabstjenester samt toldmyndighederne og forsvaret.

De kompetente danske myndigheder vil som udgangspunkt sikre den offentlige sikkerhed og orden samt beredskabsmæssige forhold i overensstemmelse med gældende ret, herunder Bekendtgørelse om risikobaseret kommunalt redningsberedskab (lovbekendtgørelse nr. 765 af 3. august 2005), som fastlægger det kommunale redningsberedskabs opgaver.

Med henvisningen til kyst til kyst-projektet nævnt i § 1 fastslås i overensstemmelse med Traktatens artikel 14, stk. 1, at de kompetente danske myndigheders jurisdiktion omfatter dansk territorium (højhedsområde) og den danske del af den Eksklusive Økonomiske Zone frem til landegrænsen.

Efter forslaget i stk. 2 påhviler det i overensstemmelse med Traktatens artikel 14, stk. 3, Femern A/S at udarbejde et sikkerhedskoncept, som skal afstemmes med de to landes kompetente myndigheder inden åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Dette sikkerhedskoncept omfatter ud over sædvanlige beredskabsmæssige forhold mv., også en beskrivelse af samarbejdet mellem de kompetente danske og tyske myndigheder og Femern A/S samt planer for mulige nødsituationer. I lighed med andre større anlægsprojekter er der i 2011 nedsat såkaldte SURR-grupper (Sikkerheds-, Uhelds-, Rednings- og Rydningsforhold).

Det følger af Traktatens artikel 14, stk. 3, at sikkerhedskonceptet skal afstemmes med de kompetente danske og tyske myndigheder. Det er således Femern A/S, som sammen med de kompetente danske og tyske myndigheder er ansvarlig for at forestå planlægningen af redningsberedskabet, herunder at gennemføre nødvendige analyser, studier, workshops, planspil, øvelser m.m., og dermed fremskaffe et beslutningsgrundlag for dimensionering af redningsberedskabet, herunder mandskab, materiel og udstyr. Femern A/S har siden 2010 gennemført en række af de nævnte aktiviteter.

Den i stk. 3 foreslåede bestemmelse indebærer, at transportministeren i det omfang det er nødvendigt for eksempelvis at sikre et grænseoverskridende element i udformningen af reguleringen i medfør af bestemmelsen, herunder navnlig i forhold til de kompetente tyske myndigheder, kan fastsætte regler om de i stk. 1 nævnte forhold. Det vil sige, at transportministeren med hjemmel i stk. 3 bl.a. har mulighed for at fastsætte bindende regler på baggrund af det af Femern A/S udarbejdede sikkerhedskoncept, herunder om de fornødne indgåede aftaler med de tyske myndigheder. Bestemmelsen sikrer samtidig grundlag for at fastsætte ensartede standarder for redningsberedskabet på tværs af Femern Bælt. Eksempelvis kan det være nødvendigt at fastsætte særlige regler om, hvordan radiokommunikationen skal tilrettelægges.

Med hjemmel i bestemmelsen i stk. 4 vil Femern A/S kunne pålægges at afholde omkostninger, som de kompetente danske myndigheder særligt pålægges som følge af, at de i medfør af stk. 1 bliver pålagt at forestå etablering af det fornødne beredskab for både anlægs- som driftsfasen for kyst til kyst-projektet. Femern A/S kan med bestemmelsen pålægges at afholde omkostninger, som de kompetente danske myndigheder anser som værende nødvendige, og som myndighederne påføres for at kunne varetage de særlige beredskabsopgaver, der følger direkte af stk. 1 og 2 samt eventuelle regler efter stk. 3, og i det omfang opgaverne ikke falder inden for den sædvanlige opgavevaretagelse.

Femern A/S kan således ikke pålægges at betale for eksempelvis det almindelige beredskab, og der skal tages højde for, om der kan opnås synergieffekter mellem det almindelige beredskab og beredskabet for kyst til kyst-projektet, og i det omfang, at det er tilfældet, skal selskabet kun pålægges forholdsmæssig betaling. Transportministeren vil i forbindelse med anvendelsen af stk. 4 inddrage Lolland Kommune og Femern A/S til belysning af sagen.

*Til § 38*

Den foreslåede bestemmelse i § 38 betyder, at Femern bliver ejer af kyst til kyst-projektet omfattet af lovens § 1. Det forudsættes med bestemmelsen, at selskabet både ejer midlertidige og permanente anlæg, som er nødvendige for det arbejde, selskabet skal udføre. Femern A/S vil således ved gennemførelse af kyst til kyst-projektet, blive ejer af Femern Bælt-tunnelen samt de tilknyttede arealer og faciliteter af midlertidig og permanent karakter.

Den nøjagtige afgrænsning af hvilke permanente anlæg, som Femern A/S ejer, herunder i forhold til andre selskaber og statslige institutioner, fastsættes efter stk. 2 i overensstemmelse med traktatens artikel 2, stk. 4, 5 og 6. Dette indebærer, at afgrænsning af vejforbindelsen i Femern Bælt-tunnelen og øvrige vejanlæg er stedet, hvor vejforbindelsen i Femern Bælt-tunnelen tilsluttes Sydmotorvejen.

Afgrænsning af jernbaneforbindelsen i Femern Bælt-tunnelen og det øvrige jernbaneanlæg i Danmark er stedet, hvor jernbaneforbindelsen i Femern Bælt-tunnelen tilsluttes den eksisterende jernbanestrækning mellem Ringsted og Rødby. Afgrænsning af vej- og jernbaneforbindelsen i Femern Bælt-tunnelen på tysk territorium sker efter forslag fra Femern A/S, i overensstemmelse med artikel 2, stk. 6, jf. artikel 2, stk. 4, i Traktaten.

*Til § 39*

Bestemmelsen i § 39 indeholder bestemmelser om fastlæggelse af ejendomsret til eksisterende jernbane på strækningen fra Ringsted til syd for Holeby, de eksisterende vejlandanlæg i tilknytning til den faste forbindelse samt landanlæggene omfattet af lovens § 2. Den nærmere tidsmæssige og indbyrdes afgrænsning af ejendomsretten mellem A/S Femern Landanlæg og staten foretages af transportministeren.

Staten ejer i dag den eksisterende jernbane på strækningen fra Ringsted til Rødby ved Holeby og de eksisterende vejlandanlæg i tilknytning til den faste forbindelse. De af loven omhandlede landanlæg i Danmark, jf. § 2, vil blive anlagt som udbygning eller som opgradering af de eksisterende anlæg.

Under anlægsfasen for de danske landanlæg, jf. § 2, vil staten fortsat være ejer af den eksisterende jernbane på strækningen fra Ringsted til Rødby ved Holeby og de eksisterende vejlandanlæg i tilknytning til den faste forbindelse, mens udbygning og opgraderingen i form af de af loven omhandlede danske landanlæg, jf. § 2, i anlægsfasen vil blive ejet af A/S Femern Landanlæg. Af samme grund vil ejerskabet til de nyanlæg, der i praksis forventes forestået af Banedanmark og Vejdirektoratet i medfør af lovens § 6, men finansieres af A/S Femern Landanlæg, blive henført til A/S Femern Landanlæg indtil anlægsfasen afslutning.

Ejerskabet vil derfor tidsmæssigt blive afgrænset således, at de danske landanlæg i anlægsfasen vil blive ejet af A/S Femern Landanlæg indtil anlægsfasens afslutning. Efter anlægsfasens afslutning vil transportministeren foretage en afgrænsning af ejendomsretten til landanlæggene efter nedenstående principper.

Efter anlægsfasens afslutning vil ejerskab til jernbanelandanlægget blive opdelt således, at A/S Femern Landanlæg og staten har et delt ejerskab af landanlæggene (mageskifte) baseret på parternes foretagne bidrag (indskud), herunder indskud af eksisterende anlæg eller afholdelse af faktiske anlægsomkostninger, dog i alle tilfælde fastlagt efter transportministerens nærmere bestemmelse.

Opdeling af ejerskabet til jernbanelandanlægget vil således ske efter en mageskiftemodel, hvorefter staten og A/S Femern Landanlæg, hver især opnår ejerskab til en andel af den samlede strækning fra Ringsted til Rødby ved Holeby svarende til parternes respektive indskud. Det forventes, at staten blandt andet vil bidrage med eksisterende jernbaneanlæg, mens A/S Femern Landanlæg bidrager med faktisk afholdte anlægsomkostninger i

forbindelse med anlæggelse af den nye samlede strækning. Banedanmark vil forestå anlæg af det tilhørende jernbanelandanlæg som bygherre, men således, at Banedanmark kan oppebære indtægter i henhold til aftale med A/S Femern Landanlæg, og at der kan afholdes udgifter i overensstemmelse hermed.

Transportministerens afgrænsning af jernbanelandanlægget med øvrige eksisterende og nye anlæg, eksempelvis bygninger og arbejdsarealer, vil ske på grundlag af ensartede principper for værdiansættelse af eksisterende anlæg samt for hver af A/S Femern Landanlæg og statens foretagne investeringer i anlægget på den omhandlede strækning fra Ringsted til Rødby.

A/S Femern Landanlæg vil afholde de faktiske anlægsomkostninger til de arbejder, som er beskrevet i § 2 vedrørende jernbanelandanlæg i tilknytning til kyst til kyst-projektet. Såfremt selskabet afholder yderligere omkostninger til jernbanelandanlægget, herunder omkostninger til Signalprogrammet, indgår disse tilsvarende ved opgørelsen af de afholdte faktiske anlægsomkostninger.

Ved afgrænsningen af jernbanelandanlægget anses staten at bidrage med den eksisterende jernbaneinfrastruktur på den omhandlede strækning fra Ringsted til syd for Holeby, faktiske fornyelsesarbejder på samme strækning indtil det af loven omfattede anlæg er færdiggjort samt omkostninger til Signalprogrammet. Under hensyntagen til disse forventede gennemførte fornyelsesarbejder vil standen af den eksisterende jernbaneinfrastruktur være ensartet med den nyanlagte del heraf.

For eksisterende arbejdsarealer og bygninger anvendt af Banedanmark i forbindelse med vedligeholdelses- og reinvesteringsopgaver på strækningen Ringsted til Rødby fordeles disse af transportministeren mellem staten og A/S Femern Landanlæg således, at arbejdsarealer og bygninger har en naturlig sammenhæng med de dele af strækningen, som hvert part ejer. Det forudsættes, at eventuelle arealer som anvendes af parterne i fællesskab, uanset hvem af parterne som ejer faciliteten, kun kan afhændes med den ikke ejende parts samtykke.

Efter færdiggørelsen af jernbanelandanlægget vil strækningen fra Ringsted til Rødby ved Holeby og opdelingen heraf vil hver part herefter have ejendomsret, herunder drifts- og vedligeholdelsesansvar, for sin respektive andel af strækningen.

Det forventes, at der vil blive etableret særskilt hjemmel i Lov om Sund & Bælt Holding A/S til, at drifts- og vedligeholdelsesopgaver vedrørende jernbaneanlægget eksklusivt vil kunne overlades til Banedanmark for den samlede strækning fra Ringsted til Rødby ved Holeby.

For så vidt angår vejlandanlægget vil staten efter anlægsfasens afslutning være ejer af vejlandanlægget, som vil inkludere såvel de eksisterende vejlandanlæg samt udbygning og opgraderingen af vejlandanlægget som omhandlet i lovens § 2. Den nærmere opdeling af ejendomsretten vil blive foretaget af transportministeren. Vejdirektoratet vil forestå anlæg af de i forslaget § 2 nævnte vejlandanlæg som bygherre. Vejdirektoratet vil til brug for anlæg af vejlandanlægget opnå finansiering heraf i henhold til aftale med A/S Femern Landanlæg.

#### *Til § 40*

I § 40 bestemmes, at Femern A/S er infrastrukturforvalter for jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt.

Femern A/S er ansvarlig for projekteringen og myndighedsgodkendelsen af jernbaneinfrastrukturen, og har forberedt et sikkerhedsledelsessystem med henblik på at blive infrastrukturforvalter for jernbanen. Selskabet har således et indgående kendskab til infrastrukturforvaltningen og de forpligtelser, som følger både i forhold til den trafikale og tekniske drift samt reovering og vedligeholdelse af de anlæg, som jernbaneinfrastrukturen omfatter. Endelig har selskabet indgående kendskab til såvel de danske som tyske krav og standarder, der gør sig gældende i kraft af projektets grænseoverskridende natur, og således ikke gør projektet sammenligneligt med øvrige danske jernbaneinfrastrukturer.

Det er endvidere i overensstemmelse med artikel 11, stk. 1, i Traktaten, hvoraf det fremgår, at infrastrukturforvaltningen på den faste forbindelse over Femern Bælt ligger hos det selskab, som er ansvarlig for anlæg, drift og vedligeholdelse heraf.

Det forudsættes, at der udarbejdes en grænsefladeaftale mellem Banedanmark og Femern A/S i deres egenskab af infrastrukturforvaltere på henholdsvis de danske jernbanelandanlæg og kyst til kyst-forbindelsen over Femern Bælt.

Tildeling af kanaler for jernbanetrafikken på den faste forbindelse over Femern Bælt foretages i henhold til artikel 11, stk. 2, i Traktaten, af forvalteren af de danske jernbanelandanlæg i samarbejde med de kompetente tyske myndigheder.

I stk. 2 er det fastsat, at transportministeren kan bestemme, at Femern A/S helt eller delvist vil kunne overlade infrastrukturforvaltningen og tilknyttede nødvendige opgaver til Banedanmark. I så fald fastsætter transportministeren nærmere regler herom.

#### *Til § 41*

Transportministeren fastsætter nærmere bestemmelser om niveauet for, samt principperne for reguleringen af, jernbanevirksomhedernes betaling til Femern A/S, for jernbanevirksomhedernes benyttelse af jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt nævnt i § 1. Dette følger af Traktatens artikel 10, stk. 1.

Af 2. punktum fremgår det, at transportministeren fastsætter nærmere bestemmelser for jernbanevirksomhedernes benyttelse af det danske jernbanelandanlæg. For statens jernbanenet er der fastsat bestemmelse om betaling for brugen heraf i bekendtgørelse nr. 214 af 10. marts 2014 og nr. 215 af 6. marts 2014. Transportministeren skal således fastsætte nærmere bestemmelser om betaling for brugen af det danske jernbaneanlæg, som vil blive ejet af staten samt A/S Femern Landanlæg. Det forventes, at transportministeren blandt andet fastsætter bestemmelser om, at betalingen for benyttelsen af det danske jernbaneanlæg forholdsmæssigt vil tilgå A/S Femern Landanlæg, dog således at Banedanmark opkræver beløbet på statens og A/S Femern Landanlægs vegne. Såfremt transportministeren bestemmer, at A/S Femern Landanlæg, skal refundere miljøtilskud til jernbanevirksomhederne efter gældende regler herfor, er det forventningen, at A/S Femern Landanlæg, efter at have modtaget betalingen for jernbanevirksomhedernes brug af jernbanelandanlægget, betaler dette beløb til Banedanmark, som herefter afregner miljøtilskuddet overfor jernbanevirksomhederne. I øvrigt vil transportministeren fastsætte bestemmelserne i overensstemmelse med Traktatens artikel 10, stk. 3. Den danske jernbanelovgivning i øvrigt finder anvendelse på dansk territorium for jernbaneforbindelsen på den faste forbindelse over Femern Bælt. Dette følger af Traktatens artikel 10, stk. 2.

#### *Til § 42*

Bestemmelserne i § 42, stk. 1-6, svarer med få ændringer til bestemmelserne i lov om Sund & Bælt Holding A/S i § 16, stk. 1-5 og 7, om takstfastsættelse for brug af motorvejsforbindelsen over Storebælt.

Det forventes, at Femern A/S, som ejer af den faste forbindelse over Femern Bælt, opkræver afgifterne ved betalingsanlægget i Danmark. Afgifterne tilfalder selskabet og skal bidrage til at finansiere tilbagebetalingen af den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

I stk. 2 er det fastsat, at transportministeren én gang årligt fastsætter afgifterne for brugen af den faste forbindelse over Femern Bælt i overensstemmelse med artikel 9, stk. 2 i Traktaten. Afgifterne fastsættes i henhold til de gældende danske og EU-retlige regler, herunder reglerne i direktiv 1999/62/EF og direktiv 2004/54/EF (Eurovignette og EETS), således afgifterne for vejbenyttelsen sker under hensyntagen til køretøjets størrelse og art samt omkostningerne forbundet med anlæg, drift og vedligeholdelse af den faste forbindelse over Femern Bælt, inklusive finansieringsomkostninger med den på markedet gængse forrentning af den anvendte kapital og de på markedet gængse omkostninger vedrørende stillede garantier. Det forudsættes dog, at afgifterne tillige justeres i

takt med prisudviklingen. I overensstemmelse med artikel 9, stk. 3 i Traktaten underrettes de ansvarlige tyske myndigheder mindst tre måneder på forhånd om enhver ændring af afgiften.

Med bestemmelsens stk. 3 fastsættes det, at der, på grundlag af de af transportministeren fastsatte afgifter, kan indføres generelle rabatordninger, eksempelvis i form af weekendrabat, mængderabat og lignende. Femern A/S skal dog, i konsekvens af stk. 2 og artikel 9, stk. 3 i Traktaten, give transportministeren mulighed for, at give den relevante myndighed i Tyskland underretning om ændring af afgifterne.

I medfør af stk. 4 fastsætter transportministeren endvidere et tillæg til de gældende afgifter for det tilfælde, at et køretøj bruger den faste forbindelse over Femern Bælt uden at betale herfor. Ejeren (brugeren) af et køretøj hæfter for betalingen, medmindre ejeren (brugeren) godtgør, at føreren uberettiget har anvendt køretøjet, eksempelvis i tilfælde af tyveri af køretøjet. Med formuleringen registrerede "ejer (bruger)" menes, at hvor der i Køretøjsregisteret er registreret en bruger af køretøjet, påhviler hæftelsen brugeren og ikke ejeren. Er der ikke registreret en bruger, hæfter ejeren. Formuleringen har dermed samme betydning som efter f.eks. færdselslovens § 65, stk. 1, om oplysningspligt mv. for ejer (bruger).

Femern A/S kan i medfør af stk. 5 opkræve rente samt rykkergebyr for manglende betaling for brugen af vejforbindelsen. Alle afgifter og generelle rabatordninger offentliggøres på selskabets hjemmeside. Umiddelbart efter ændringer af afgifter og rabatordninger skal disse tilsvarende fremgå af selskabets hjemmeside.

I overensstemmelse med artikel 14, stk. 4, i Traktaten er køretøjer, der anvendes i forbindelse med anlæg eller drift af den faste forbindelse over Femern Bælt, eller til varetagelse af anliggender om offentlig sikkerhed og orden samt beredskab på den faste forbindelse over Femern Bælt, fritaget for betaling af afgift i henhold til § 42. Det er uden betydning for, hvorvidt et køretøj er fritaget for afgift i medfør af stk. 7, om køretøjet er ejet af en offentlig eller privat organisation eller virksomhed.

#### *Til § 43*

Efter § 1, stk. 1, i lov om tv overvågning (tv-overvågningsloven) er der forbud mod, at private foretager tv-overvågning af gade, vej, plads, eller lignende område, der benyttes til almindelig færdsel. Privat overvågning af den faste forbindelse over Femern Bælt kræver således særskilt lovhjæmmel. Danske myndigheders overvågning af trafikken ved hjælp af tv-overvågning er ikke omfattet af tv-overvågningsloven.

For at sikre, at Femern A/S, kan foretage tv-overvågning, er der i stk. 1 givet hjemmel til, at dette skal kunne finde sted. Bestemmelsen i stk. 1 svarer med mindre ændringer til § 17, stk. 1, i lov om Sund & Bælt Holding A/S, hvor der er lovhjæmmel for A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen til tv-overvågning af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Ved udtrykket "tv-overvågning" forstås i overensstemmelse med definitionen i tv-overvågningslovens § 1, stk. 2, vedvarende eller regelmæssigt gentagen personovervågning ved hjælp af fjernbetjent eller automatisk virkende kamera, fotografiapparat eller lignende kamera. Femern A/S skal ved skiltning eller på anden tydelig måde give oplysning om tv-overvågning. Bestemmelsen indeholder en direkte hjemmel til at foretage registrering af tv-overvågningen. Herved undgås senere tvivl om lovligheden heraf i relation til persondataloven (lov nr. 429 af 31. maj 2000 om behandling af personoplysninger).

Med bestemmelsen i stk. 2 foreslås det, at transportministeren generelt kan bestemme, at Femern A/S kan foretage udlevering af tv-overvågningsdata til tysk politi og de tyske redningsmyndigheder af tv-overvågning, der er foretaget på den danske del af den faste forbindelse over Femern Bælt. Bestemmelsen skaber dermed klarhed i forhold til tv-overvågningslovens og persondatalovens begrænsninger, og gør det muligt for tysk politi- og redningsmyndigheder at modtage transmission af tv-overvågning af Femern fra den danske del af den faste forbindelse over Femern Bælt. I medfør af bestemmelsen vil transportministeren kunne bestemme under hvilke omstændigheder en videregivelse kan finde sted.

I medfør af stk. 3 kan Femern A/S foretage automatisk registrering af nummerplader med henblik på at understøtte betalingsopkrævningen. Med hjemmel i bestemmelsen vil der således kunne finde en automatisk registrering sted af nummerpladerne på de biler, der anvender den faste forbindelse over Femern Bælt. På

baggrund heraf samt ved brug af data fra Køretøjsregisteret, jf. adgangen i stk. 4, vil det således være muligt at gennemføre betalingsopkrævning. Behandlingen af de oplysninger, der indsamles i forbindelse med den automatiske registrering af nummerplader vil - ligesom det er tilfældet med den planlagte tv-overvågning - skulle finde sted under iagttagelse af gældende lovgivning, herunder persondataloven.

I forhold til bestemmelsen i stk. 4 bemærkes det indledningsvis, at registreringen af nummerplader muliggør identifikation af køretøjets ejer (bruger) ved adgang til SKATs register for køretøjer (Køretøjsregisteret).

Adgang til oplysninger i Køretøjsregisteret er ved bemyndigelse i § 17, stk. 2, i lov om registrering af køretøjer nærmere reguleret i §§ 101-105 i bekendtgørelse nr. 20 af 15. januar 2013 om registrering af køretøjer. Som udgangspunkt kan private ikke få adgang til identiteten af et køretøjs ejer eller bruger, jf. § 101, stk. 1. Dog har forsikringsselskaber og autoriserede nummerpladeoperatører terminaladgang til Køretøjsregisteret, jf. bekendtgørelsens § 104 og § 105.

Med indførelsen af bestemmelsen, vil Femern A/S - såfremt der er tale om et dansk indregistreret køretøj - kunne få adgang til oplysninger herom i Køretøjsregisteret med henblik på videre retsforfølgelse. Der henvises til bemærkningerne til § 42, stk. 4, om formuleringen "ejer (bruger)".

#### *Til § 44*

Bestemmelsen giver hjemmel til, at der i anlægsfasen kan etableres tv-overvågning af de arealer, der anvendes til anlæg af kyst til kyst-projektet. En sådan tv-overvågning vil have til formål at forhindre arbejdsulykker samt forebyggelse af kriminalitet i området, herunder navnlig tyveri og hærværk. Der henvises i øvrigt til pkt. 12.3.4.1 af lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med henblik på at understøtte, at afviklingen af den ekstra vejtrafik, der vil forekomme i anlægsfasen, kan ske uden unødige forsinkelser for trafikanterne, giver bestemmelsen endvidere adgang til, at der foretages tv-overvågning af trafikafviklingen i de områder, der vil blive særligt berørt af anlægsarbejdet. De berørte områder omfatter konkret enkelte vejkryds og strækninger i området ved afslutningen af rampen fra Sydmotorvejen (frakørsel 50), tilkørslen til Sydmotorvejen fra Færgevej samt frakørsel 49 fra Sydmotorvejen. Der vil ikke finde en registrering (optagelse) sted af den overvågning, der foretages i medfør af bestemmelsen, idet formålet alene vil være at gennemføre en løbende monitorering af trafikafviklingen. Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2. og 12.3.4.

Endelig fastsætter bestemmelsen, at der ved skiltning eller på anden tydelig måde skal gives oplysning om, at der gennemføres tv-overvågning af de arealer, der anvendes til anlæg af kyst til kyst-projektet. Der vil derimod ikke være pligt til at give oplysning ved skiltning om, at der foretages tv-overvågning af trafikafviklingen.

Når anlægsfasen er afsluttet vil tv-overvågning, der er iværksat i medfør af bestemmelsen, skulle bringes til ophør.

#### *Til § 45*

Bestemmelsen har sin baggrund i artikel 8 i Traktaten. Bestemmelsen indebærer, at den danske del af søterritoriet og havbunden vederlagsfrit stilles til rådighed for Femern A/S og A/S Femern Landanlæg til brug for anlægsprojektet. Tilsvarende stiller Tyskland den tyske del af søterritoriet og havbunden vederlagsfrit til rådighed. I det omfang, der knytter sig private rettigheder til de områder, som midlertidigt eller for bestandigt inddrages, skal der ydes erstatning efter lovgivningens almindelige regler herom.

#### *Til § 46*

Det foreslås, at de opgaver, der fremgår af lovforslagets §§ 8 og 9 henlægges til Trafikstyrelsen, for at gennemføre kravet i VVM-direktivets artikel 9 a på anlægslovens område. Artikel 9 a blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af



visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (ændring af VVM-direktivet). Ændringsdirektivet trådte i kraft den 15. maj 2014 og skal implementeres senest den 16. maj 2017.

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

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

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

Det vurderes, at der vil kunne være tilfælde, hvor eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag, jf. lovforslagets §§ 8 og 9, udløser krav om supplerende konsekvensvurdering efter begge regelsæt, og at det er relevant at fastlægge en samordnet og/eller fælles procedure for sådanne vurderinger. Det findes herefter også hensigtsmæssigt, at kompetencen til at foretage de miljømæssige vurderinger efter henholdsvis VVM- og habitatreglerne placeres hos samme myndighed.

Det foreslås på denne baggrund i *stk. 1*, at Trafikstyrelsen tillægges kompetencen til at udføre de opgaver, der fremgår af lovforslagets § 8, stk. 1 og 2 (supplerende VVM) og § 9, stk. 1 og 2 (supplerende habitatvurderinger). Om de konkrete opgaver, som Trafikstyrelsen skal udføre, henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets §§ 8 og 9.

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

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

#### *Til § 47*

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

Efter *stk. 2* sikres, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle

retsinstanser. Bestemmelsen finder anvendelse på søgsmål om afgørelser om aktindsigt i miljøoplysninger såvel som andre søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af denne lov.

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

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

#### *Til § 48*

Bestemmelsen i lov nr. 58 af 4. april 1911 om Anlæg af en jernbane fra Rødby til Rødby Havn, om at jernbanen skal føre til Rødby Havn, ophæves, samtidig med ibrugtagning af banen nævnt i § 2 og banen fra Rødby Havn til banen nævnt i § 2 nedlægges.

#### *Til § 49*

Det foreslås i nr. 1, at overskriften til kapitlet ændres, så den ikke længere indeholder ordet "afskrivning m.v.", da kapitlet med den foreslåede ændring i nr. 2 ikke længere indeholder skattebestemmelser.

Det foreslås i nr. 2 at ophæve de særlige skattebestemmelser i §§ 12-14 i lov om Sund og Bælt Holding A/S.

Ifølge den gældende bestemmelse i § 12 kan underskud i et selskab for et indkomstår fremføres til fradrag i den skattepligtige indkomst for de følgende indkomstår. Underskud i indkomstår forud for ibrugtagningensårene kan dog fradrages for de følgende 30 indkomstår efter ibrugtagningensåret.

Den foreslåede ophævelse af reglen i § 12 indebærer, at underskud fremover skal fremføres og fradrages efter de almindelige skatteregler i selskabsskattelovens § 12. Underskud vedrørende tidligere indkomstår, der er fremført efter reglen i § 12 i lov om Sund og Bælt Holding A/S, skal fra og med indkomståret 2016 fremføres og fradrages efter de almindelige skatteregler. Underskud, der vedrører indkomstår før 2016, bliver derfor også omfattet af reglerne om begrænsning af fremførelse af underskud.

Samtidig ophæves reglen om, at underskud i indkomstår forud for ibrugtagningensårene alene kan fradrages i de følgende 30 år. Underskud kan derfor fremover fremføres ubegrænset. Baggrunden for reglen er, at der var begrænsninger i skattelovgivningen for underskudsfremførelse, da anlægslovene for Storebæltsforbindelsen og Øresundsforbindelsen blev gennemført. Det er ikke længere tilfældet.

Efter de gældende bestemmelser i §§ 13 og 14 kan selskaberne afskrive på anskaffelsessummen med indtil 6 pct. årligt indtil det indkomstår, hvori summen af de anvendte afskrivningsprocenter overstiger 60. I de følgende år kan afskrivning kun foretages med indtil 2 pct. af anskaffelsessummen. Ved anskaffelsessummen forstås de samlede byggeudgifter ved henholdsvis jernbane- og vejforbindelserne. Den foreslåede ophævelse af § 13 indebærer, at grundlaget for afskrivninger fremover skal fordeles efter de almindelige regler for opgørelse af afskrivningsgrundlag i afskrivningsloven. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 52, stk. 4.

#### *Til § 50*

Det foreslås at ophæve bestemmelserne i §§ 8 og 9 i lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg.

Efter nr. 1 ophæves reglerne i § 8 i lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark om, at et selskab, der har optaget lån til finansiering af projektet, vederlagsfrit helt eller delvis kan viderelåne og overføre de opsagte lån til de andre selskaber, hvis der henlægges opgaver til disse selskaber. Det betyder, at det er de almindelige regler, der vil gælde fremover.

Efter nr. 2 ophæves § 9 i lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg. Efter § 9 kan underskud i et selskab for et indkomstår fremføres til fradrag i den skattepligtige indkomst for de følgende indkomstår. Fradraget kan dog kun overføres til et senere indkomstår, i det omfang det ikke kan rummes i tidligere indkomstår. Bestemmelsen svarer til bestemmelsen i § 12 i lov om Sund og Bælt Holding A/S, jf. almindelige bemærkninger og bemærkningerne til § 49. Bestemmelsen indeholder dog ikke en 30 årsregel, da der ved gennemførelsen af projekteringsloven ikke længere var nogen tidsmæssig begrænsning for fremførsel af underskud.

#### *Til § 51*

Bestemmelsen i selskabsskattelovens § 31, stk. 1, 3. pkt., foreslås ophævet.

Efter selskabsskattelovens § 31, stk. 1, 3. pkt., anses selskaber og foreninger m.v., der ikke kan være omfattet af § 12, stk. 2 og 3, ikke for koncernforbundne med selskaber og foreninger m.v., der kan være omfattet af § 12, stk. 2 og 3. Baggrunden for denne tydeliggørelse af koncerndefinitionen i selskabsskattelovens § 31 er at sikre, at der i samme sambeskatning ikke kan indgå både selskaber, som er undergivet de generelle regler om udnyttelse af underskud for tidligere år, og selskaber, der er undergivet særlige regler om udnyttelse af underskud for tidligere år.

Formålet med bestemmelsen er at gøre det klarere, at det afgørende kriterium er, hvorvidt et selskab m.v., hvis det måtte have et uudnyttet underskud fra tidligere år, skal bruge reglerne i selskabsskatteloven § 12, stk. 2 og 3, eller om selskabet m.v. skal bruge et andet lovbaseret regelsæt om udnyttelse af gamle underskud. Der er dermed taget højde for, at der kan foreligge særlove, som indeholder en specifik regulering af adgangen til at fremføre underskud til modregning i efterfølgende indkomstår. Det drejer sig alene om lov om Sund og Bælt Holding A/S og lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. Efter at særreglerne i de to love foreslås ophævet, er der ikke længere behov for denne tilføjelse til koncerndefinition i selskabsskatteloven, og bestemmelsen foreslås derfor ophævet.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger.

#### *Til § 52*

Med bestemmelsen i stk. 1 fastsættes det, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

Det foreslås i stk. 2, at ændringerne af de skattemæssige regler får virkning fra og med indkomståret 2016, jf. dog stk. 3. Da Sund & Bælt Holding A/S, ligesom datterselskaberne, har kalenderårsregnskab, har reglerne virkning fra om med den 1. januar 2016.

Det foreslås i stk. 3, at reglerne i lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark om, at et selskab, der har optaget lån til finansiering af projektet, vederlagsfrit helt eller delvis kan viderelåne og overføre de opsagte lån til de andre selskaber, hvis der henlægges opgaver til disse selskaber, ophæves med virkning for lån, der optages den 1. januar 2016 eller senere.

Stk. 4 indeholder en overgangsbestemmelse i forbindelse af ophør af de særlige afskrivningsregler for A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen. Ved udgangen af indkomståret 2015 skal

28. november 2014

afskrivningsgrundlaget for de to selskaber opgøres. Udgangspunktet er den oprindelige anskaffelsessum, som den er opgjort efter reglerne i § 13 i lov om Sund og Bælt Holding A/S. Ved anskaffelsessummen forstås de samlede byggeudgifter til henholdsvis jernbane- og vejforbindelser. Dog medregnes ikke moms, som ved opgørelsen af selskabets momstilsvær kan fradrages som indgående moms. Afskrivningsgrundlaget opgøres på grundlag af anskaffelsessummen med fradrag for foretagne afskrivninger efter § 14 i lov om Sund og Bælt Holding A/S til og med indkomståret 2015.

Det opgjorte afskrivningsgrundlag fordeles herefter i de to selskaber på de forskellige kategorier af afskrivningsberettigede aktiver. Det drejer sig om:

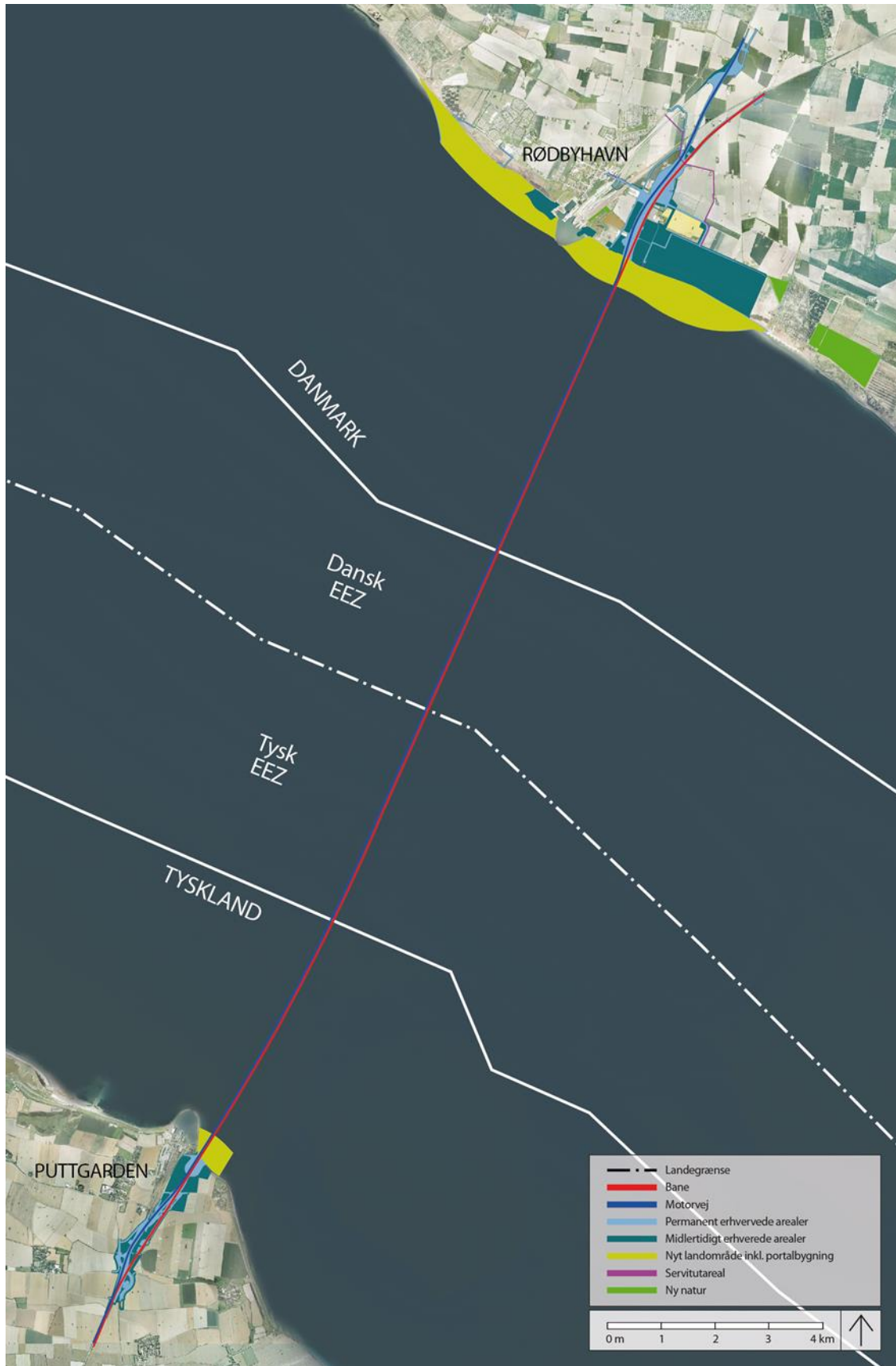
- bygninger, jf. afskrivningslovens § 14,
- installationer, jf. afskrivningslovens § 15,
- driftsmidler, jf. afskrivningslovens § 5, og
- fast jernbanemateriel, jf. afskrivningslovens § 5 C, stk.2.

Fordelingen danner grundlag for afskrivning efter afskrivningsloven fra og med indkomståret 2016.

Bygninger og installationer, herunder broanlæg og tilknyttede vejanlæg, kan afskrives lineært efter afskrivningslovens § 17 med 4 pct. af den oprindelige anskaffelsessum. Summen af de anvendte afskrivningsprocenter efter § 14 i lov om Sund og Bælt Holding A/S og afskrivning efter afskrivningsloven kan ikke overstige 100 pct.

Driftsmidler, dvs. de nedskrevne udgifter til driftsmidler, skal overføres til en eller flere saldi. Driftsmidler saldoafskrives med 25 pct. Fast jernbanemateriel saldoafskrives med 7 pct. på en særskilt saldo. Fast jernbanemateriel omfatter især skinner, sveller, skærver, signalanlæg, master og luftledninger.

Bilag 1

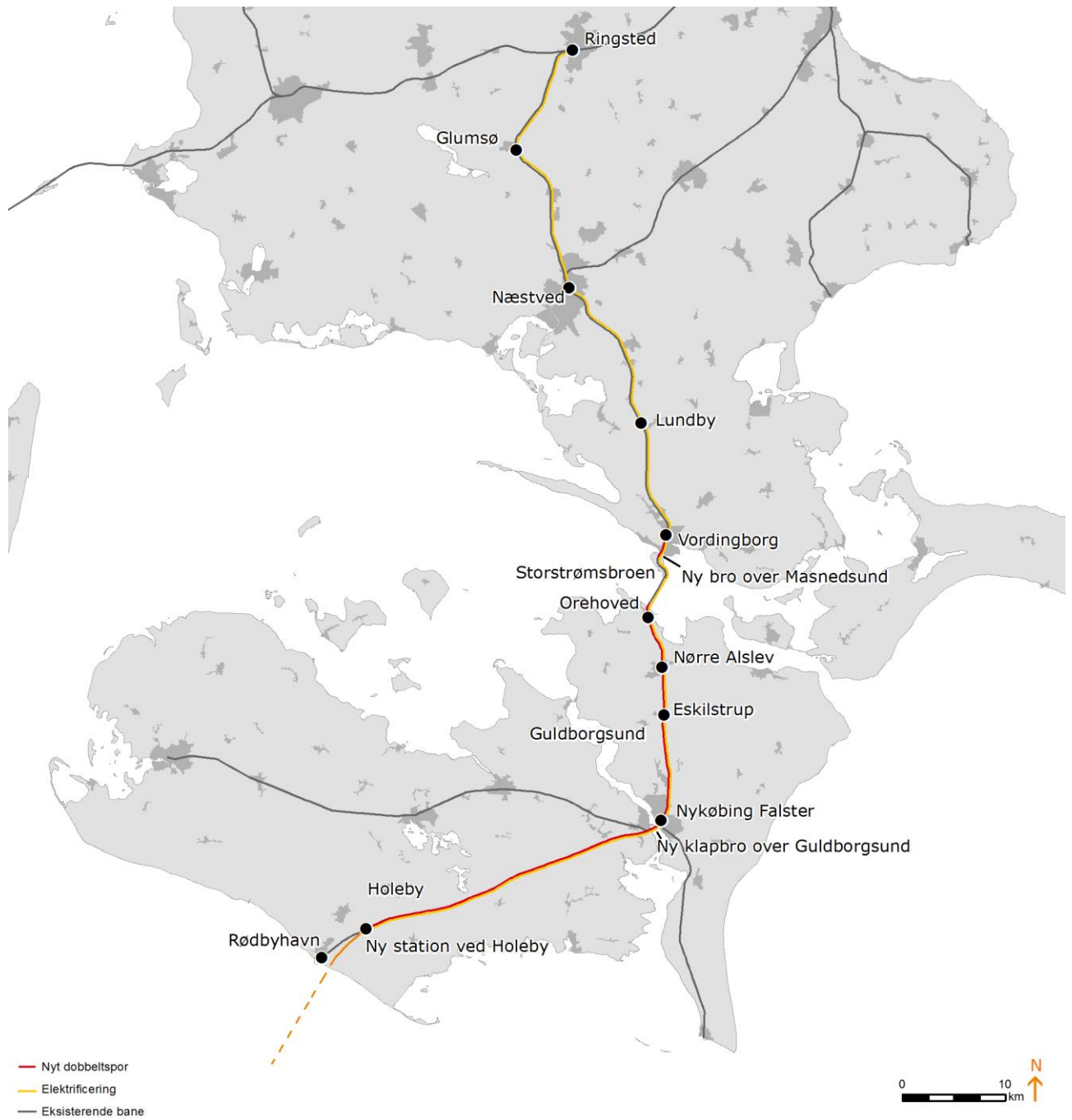


Bilag 2





Bilag 3

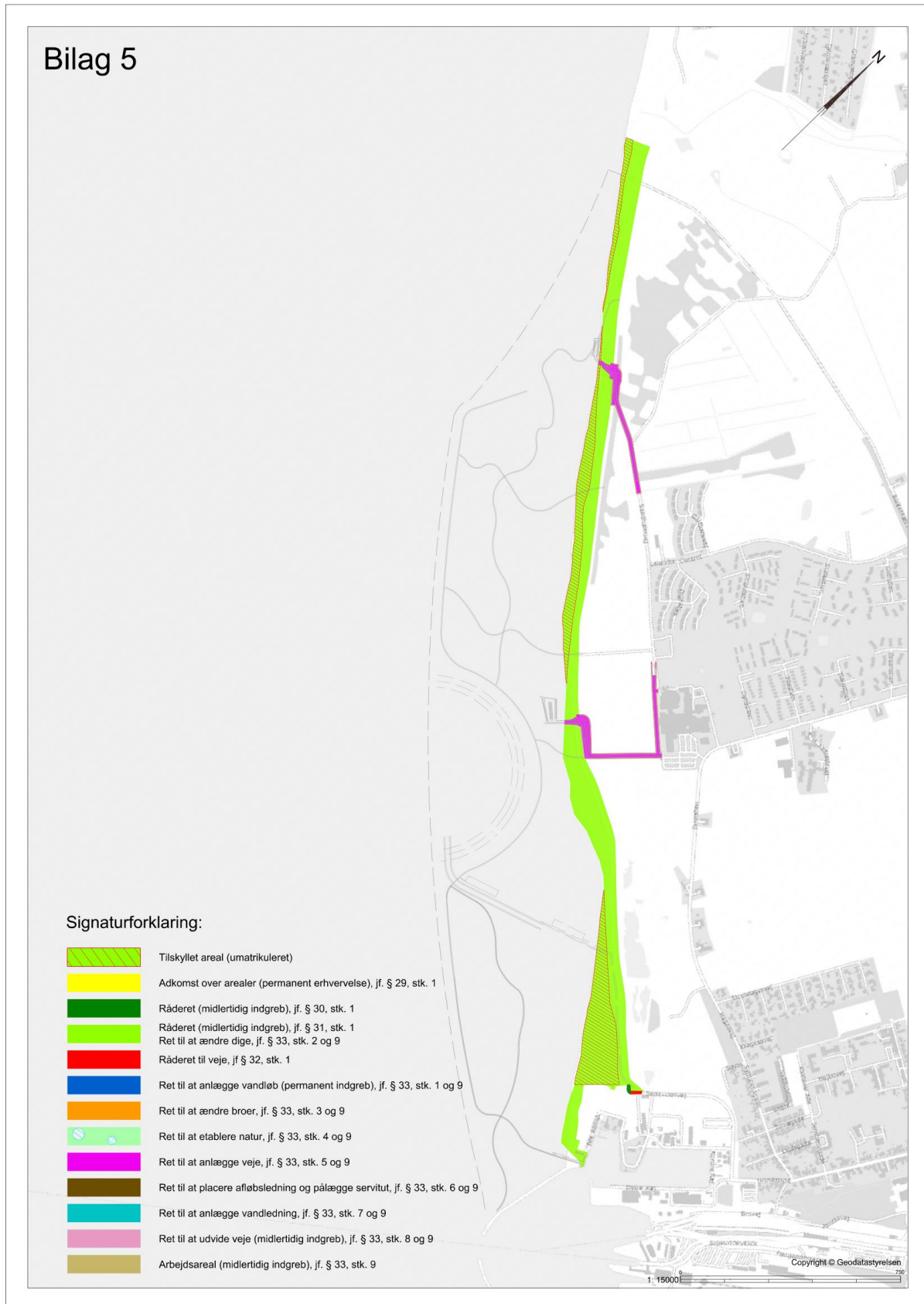


Bilag 4

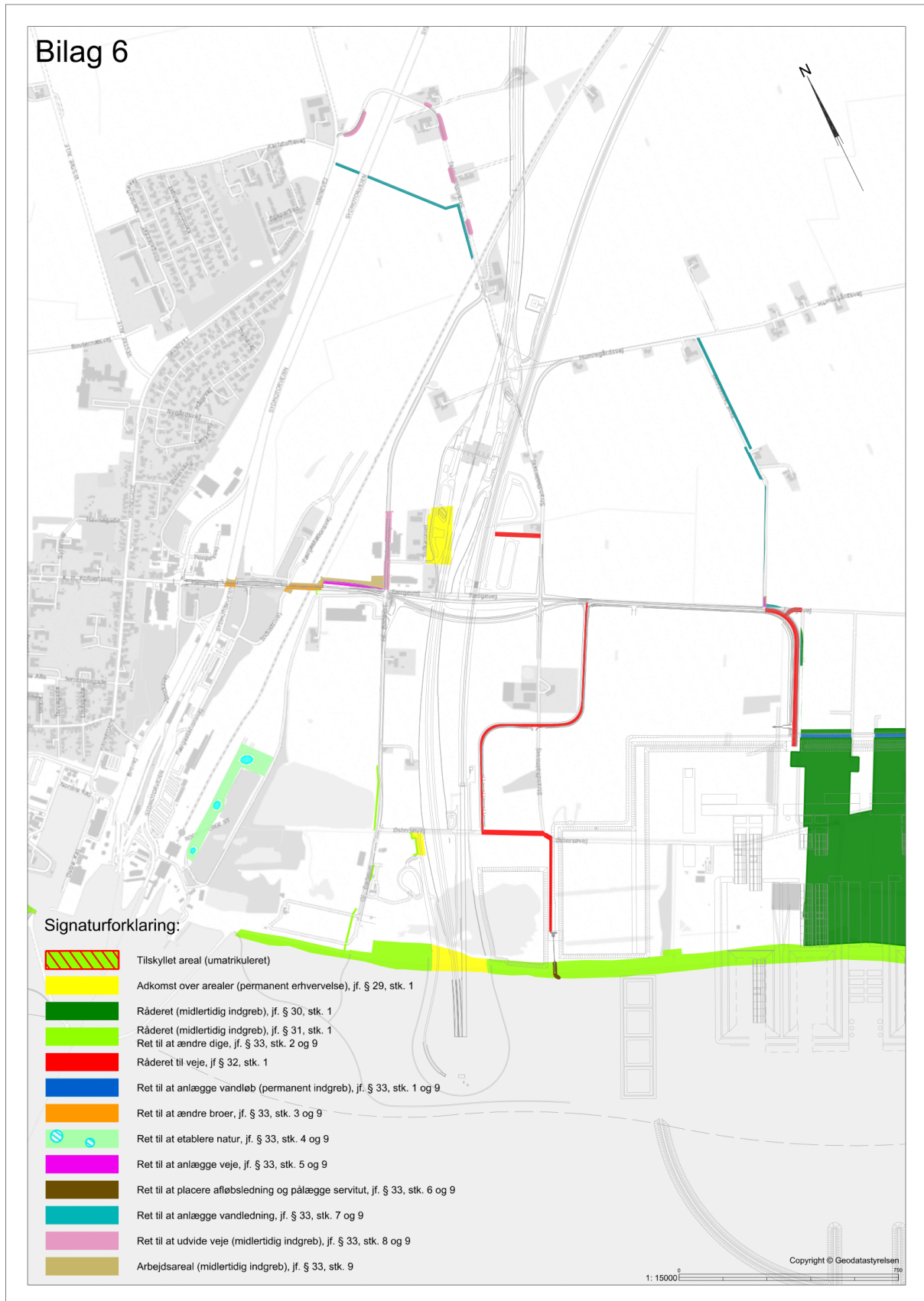




Bilag 5



Bilag 6



Bilag 7

