



Fremsat den 31. januar 2024 af transportministeren (Thomas Danielsen)

Forslag

til

Lov om opgradering af Øresundsbanen

Kapitel 1

Projektering og anlæg

§ 1. Loven omfatter følgende jernbaneprojekter, som gennemføres inden for de områder, der fremgår af lovens bilag 1-3:

- 1) Udvidelse af Københavns Lufthavn Station.
- 2) Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod.
- 3) Etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station.

Stk. 2. Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber kan projektere og anlægge jernbaneprojekterne nævnt i stk. 1.

Kapitel 2

Fravigelse af støj- og vibrationskrav og kompensation

§ 2. Transportministeren kan fastsætte regler om støj og vibrationer fra anlægget af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1.

Stk. 2. Regler fastsat i medfør af stk. 1 kan fravige lov om miljøbeskyttelse samt regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf.

§ 3. Transportministeren kan fastsætte regler om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af § 1, og som er omfattet af regler udstedt efter § 2, stk. 1.

Stk. 2. Pengebeløb ydet efter reglerne i stk. 1 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.

Kapitel 3

Ekspropriation og ledningsarbejder

§ 4. Transportministeren bemyndiges til på vegne af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber ved ekspropriation at erhverve de arealer, bygninger og rettigheder,

der, der er nødvendige for gennemførelse og drift af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1.

Stk. 2. Ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 3. Ved erstatningsfastsættelsen efter stk. 2 finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse.

§ 5. Arbejder på ledninger i eller over arealer i områder, hvor jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber under gennemførelsen af jernbaneprojekterne, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Stk. 1, finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt

- 1) ved aftale,
- 2) ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller
- 3) ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40, i lov om vandforsyning m.v.

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

§ 6. I forbindelse med gennemførelsen af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, skal Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber tage hensyn til ledninger omfattet af § 5 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed mellem Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber og ejere af ledninger omfattet af § 5 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at

have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

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

§ 7. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 5 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 6 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom anvendelse.

Kapitel 4

Varetagelse af miljømæssige hensyn

§ 8. Trafikstyrelsen træffer afgørelse og varetager forhandlinger vedrørende anlægget af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, efter §§ 26-27 i lov om vandforsyning m.v. samt § 28, stk. 1 og 3 og § 30, stk. 1-3 i lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf. Trafikstyrelsen påser, at afgørelser m.v. i medfør af første punktum overholdes.

Stk. 2. Trafikstyrelsens afgørelse efter stk. 1, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 3. Transportministeren udøver beføjelser fastsat i medfør af § 13 i lov om vandplanlægning om fravigelse af fastsatte miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster for anlægget af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1.

Kapitel 5

Delegation

§ 9. Transportministeren kan bemyndige Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber til at udøve ministerens beføjelser efter §§ 3 og 4 og træffe afgørelser efter regler udstedt i medfør af § 3.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om sagsbehandlingen og klageadgang, herunder at afgørelserne ikke

skal kunne påklages, og at forvaltningsloven helt eller delvis skal gælde for Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber.

Stk. 3. Transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen til at udøve ministerens beføjelser efter § 8, stk. 3.

Kapitel 6

Domstolsprøvelse

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

Stk. 2. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, jf. §§ 2, 3 og 8, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Kapitel 7

Straf

§ 11. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

Stk. 2. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Kapitel 8

Ikrafttræden

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

Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

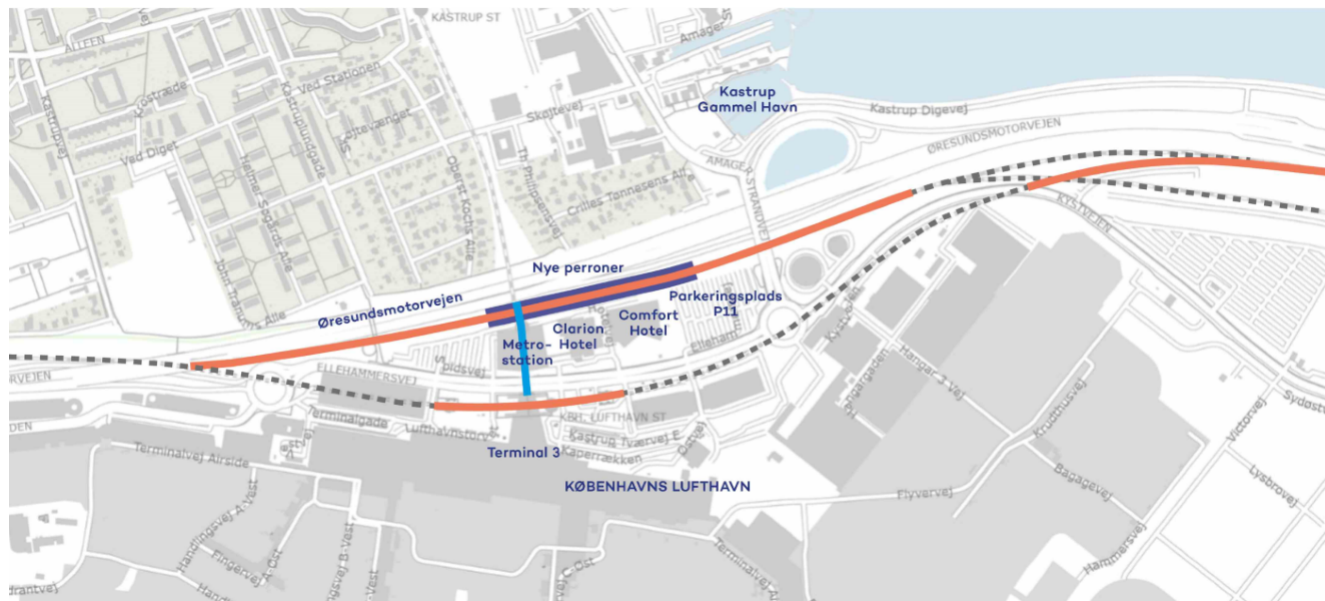
Kapitel 9

Ændringer i anden lovgivning

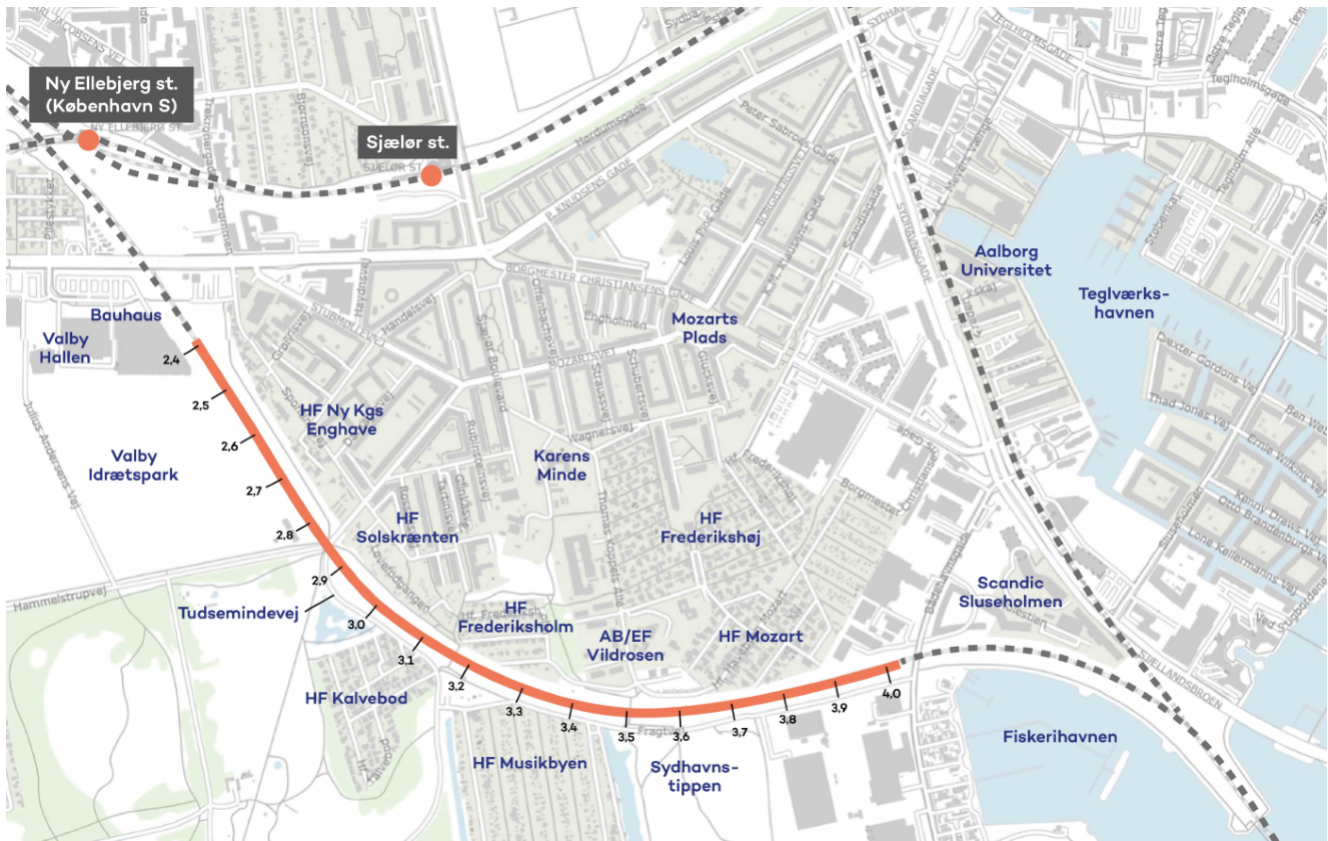
§ 13. I ligningsloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 42 af 13. januar 2023, som senest ændret ved § 5 i lov nr. 1563 af 12. december 2023, foretages følgende ændring:

1. I § 7, nr. 38, indsættes efter »Aarhus H«: »og §§2 og 3, i lov om opgradering af Øresundsbanen«.

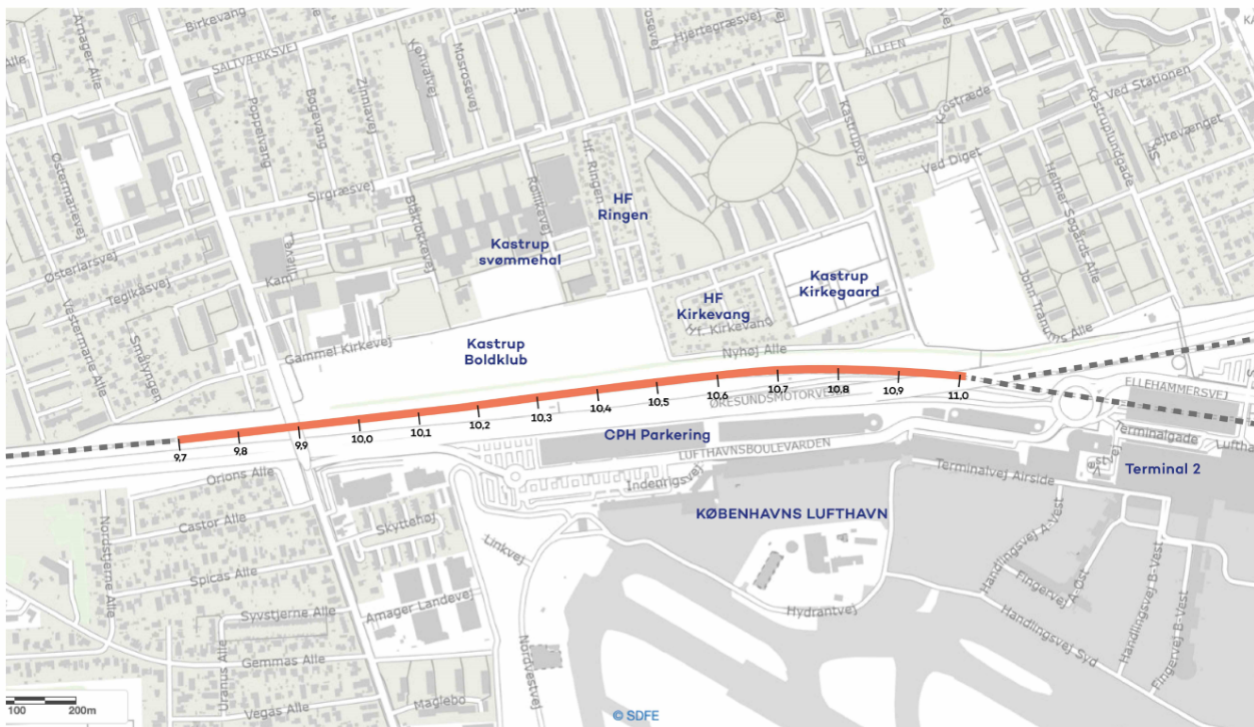
Kort over projektområdet for Københavns Lufthavn Station



Kort over projektområdet for overhalingsspor ved Kalvebod



Bilag 3

Kort over projektområdet for vendespor ved Københavns Lufthavn Station ved maksimal længde af vendespor

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning**
- 2. Lovforslagets baggrund**
- 3. Lovforslagets hovedpunkter**
 - 3.1. Jernbaneprojekterne**
 - 3.1.1. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.1.1.1. Udvidelse af Københavns Lufthavns Station
 - 3.1.1.2. Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod
 - 3.1.1.3. Etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station
 - 3.2. Ekspropriation**
 - 3.2.1. Gældende ret
 - 3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.3. Regulering af støj og vibrationer fra byggeriet**
 - 3.3.1. Gældende ret
 - 3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.4. Varetagelse af miljømæssige hensyn**
 - 3.4.1. Gældende ret
 - 3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.5. Ledninger**
 - 3.5.1. Gældende ret
 - 3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
 - 3.6. Skattefritagelse ved udbetaling af kompensation**
 - 3.6.1. Gældende ret
 - 3.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
- 4. Konsekvenser for FN's verdensmål**
- 5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
- 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.**
- 7. Administrative konsekvenser for borgerne**
- 8. Klimamæssige konsekvenser**
- 9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser**
- 10. Forholdet til EU-retten**
 - 10.1 VVM-direktivet**
 - 10.2 Århus-konventionen**
 - 10.3 Vandrammedirektivet, herunder drikkevands- og grundvandsdirektiverne**
 - 10.4 Havstrategidirektivet**

10.5 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

12. Sammenfattende skema

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at fastsætte de retlige rammer for, at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber kan projektere og anlægge følgende tre jernbaneprojekter på Øresundsbanen på strækningen fra Københavns Hovedbanegård og Vigerslev til Øresundsbroen: 1) udvidelse af Københavns Lufthavn Station, 2) etablering af overhalingsspor ved Kalvebod samt 3) etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station. Jernbaneprojekterne er besluttet som en del af aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021.

Loven vil skulle sikre jernbaneprojekternes fremdrift, da en manglende gennemførelse og forsinkelse vil indebære betydelige samfundsøkonomiske konsekvenser. Det foreslås, at jernbaneprojekterne skal gennemføres inden for gældende ret i det omfang, at denne ikke er fraveget ved denne lov. Jernbaneprojekterne vil skulle leve op til de krav, der følger af natur- og miljølovgivningen med de ændringer, som fremgår af denne lov.

De tre jernbaneprojekter vil skulle gennemføres uafhængigt af hinanden, men har det til fælles, at de etableres med henblik på at udvide kapaciteten på Øresundsbanen. Formålet med udvidelsen af Københavns Lufthavn Station og etableringen af overhalingsspor ved Kalvebod er at sikre, at jernbanestrækningen kan understøtte mulighederne for en bedre punktlighed samt håndtere den forventede stigning i togtrafikken, når Femern Bælt-forbindelsen åbner. Hertil kommer, at kapacitetsudvidelsen skal muliggøre flere passagertog fra Vestdanmark direkte til Københavns Lufthavn uden om Københavns Hovedbanegård. Formålet med etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station er på sigt at muliggøre enten vending af myldretidstog i Øresundstrafikken, vending af meget forsinkede tog fra Sverige eller indsættelse af flere tog over Øresund.

Det foreslås med lovforslaget, at transportministeren kan fravige regler om støj og vibrationer i miljøbeskyttelsesloven og regler fastsat i medfør heraf i relation til jernbaneprojekterne. Dette skal sikre, at jernbaneprojekterne kan gennemføres, herunder uden væsentlig forsinkelse eller fordyrelse. Samtidig foreslås det med lovforslaget, at transportministeren gives hjemmel til at kunne fastsætte regler om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til borgere, som er naboer til jernbaneprojekterne. Det er hensigten, at det er borgere, som udsættes for støjgener fra aften- og natarbejder i den forbindelse, der vil være omfattet. Det er intentionen, at transportministeren vil delegere denne kompetence til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber.

Endvidere foreslås det med lovforslaget, at der skabes det nødvendige hjemmelsgrundlag til at gennemføre ledningsomlægninger og ekspropriation i forbindelse med gennemførelse af jernbaneprojekterne.

Med lovforslaget foreslås det i forhold til grundvandssænkning og håndtering af spildevand, at Trafikstyrelsen vil skulle træffe afgørelser og varetage forhandling, og at Trafikstyrelsen vil skulle føre tilsyn med og påse overholdelsen af disse afgørelser mv. Det foreslås endvidere, at disse afgørelser ikke skal kunne påklages til anden administrativ myndighed. Dertil foreslås det, at transportministeren kan bemyndiges til inden for rammerne af den til enhver tid gældende bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster at varetage de kompetencer til at fravige miljømål, som er tillagt miljøministeren og Miljøstyrelsen.

Med lovforslaget foreslås det ikke, at der skal gives en samlet tilladelse til at gennemføre jernbaneprojekterne, idet tilladelser, herunder tilladelser efter miljølovgivningen samt eventuel tilladelse fra Trafikstyrelsen efter jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg (tidligere kaldet "VVM-tilladelse"), vil blive indhentet administrativt efter de gældende regler. Dette med undtagelse af fravigelserne der foreslås med dette lovforslag. Lovforslaget indeholder således ikke tilladelse til at igangsætte jernbaneprojekterne, førend alle nødvendige administrative tilladelser foreligger.

Øresundsbanen, hvor jernbaneprojekterne foreslås gennemført, ejes og drives af Sund og Bælt Holding A/S, hvorfor selskabet vil være bygherre på de tre jernbaneprojekter.

Sund og Bælt Holding A/S vil i overensstemmelse med den almindelige selskabsret kunne overlade opgaver til selskaber, som Sund og Bælt Holding A/S ejer helt eller delvist, direkte eller indirekte.

2. Lovforslagets baggrund

Baggrunden for lovforslaget er aftalen om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 mellem Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige (trådt ud af aftalen maj 2022), Liberal Alliance, Kristen-demokraterne (ikke længere i Folketinget) og Alternativet, hvor der blev afsat midler til gennemførelse af jernbaneprojekterne. Lovforslaget vil dermed være med til at realisere infrastrukturplanen.

I aftalen om Infrastrukturplan 2035 blev der afsat 725,6

mio. kr. (2024-priser) til udvidelse af Københavns Lufthavn Station. Der blev afsat 416,3 mio. kr. (2024-priser) til etablering af overhalingsspor ved Kalvebod samt 8,2 mio. kr. til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag. Endelig blev der afsat 366,7 mio. kr. (2024-priser) til etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station samt 8,2 mio. kr. til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag.

I efteråret 2022 har Tårnby Kommune i forbindelse med projekteringen af udvidelsen af Københavns Lufthavn Station meddelt afslag på en dispensationsansøgning fremsendt af Sund og Bælt Holding A/S til Tårnby Kommune om tilladelse til støj, vibrationer mv. i forbindelse med anlægsarbejderne.

Som følge af kommunens afslag på dispensationsansøgningen planlægges anlægsarbejderne for jernbaneprojektet nu således, at meget støjende arbejder prioriteres udført i dagtimerne, selvom det vil betyde gener for togtrafikken. Der forventes dog fortsat være visse støjende arbejder, som vil skulle gennemføres i aften- og nattimerne.

Der foreslås med lovforslaget en yderligere afhjælpning af de udfordringer, som Tårnby Kommune har rejst i forbindelse med projekteringen af udvidelsen af Københavns Lufthavn Station, idet det foreslås med lovforslaget, at der gives transportministeren hjemmel til at kunne fastsætte regler om kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekterne, såfremt der fastsættes regler om støj og vibrationer i medfør af lovforslaget, og såfremt naboer til jernbaneprojekterne vil blive udsat for meget støjende arbejder udført om aftenen eller natten. Efter gældende ret vurderes det ikke muligt for Sund og Bælt Holding A/S at tilbyde berørte borgere kompensation for aften- og natarbejder i forbindelse med de konkrete jernbaneprojekter, medmindre dette er særskilt reguleret ved lov.

De tre jernbaneprojekter på Øresundsbanen vil blive udført i to kommuner. Det vil medføre risiko for, at projekterne vil blive udført under forskellige krav fastsat af de enkelte kommuner i deres lokale forskrifter. Lovforslaget omfatter de tre jernbaneprojekter, idet det søges tilsikret, at de retlige rammer for naboer til anlæggene vil være de samme, samt der vil kunne ydes ens støjkompensation.

Forligskredsen bag aftalen om Infrastrukturplan 2035 besluttede den 25. oktober 2023 på baggrund af et beslutningsgrundlag fra Sund og Bælt Holding A/S, at der ved Kalvebod skal anlægges en løsning, hvor der anlægges et overhalingsspor, som samtidig er forberedt til en udvidelse med et ekstra overhalingsspor. Forligskredsen besluttede samtidigt at udskyde igangsætning af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station, herunder beslutning om den nærmere udformning. Med udskydelsen kan der tages højde for udformningen af Øresundstrafikken efter 2030 samt længden af fremtidens Øresundstog.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Jernbaneprojekterne

3.1.1. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3.1.1.1. Udvidelse af Københavns Lufthavns Station

Jernbanesporene ved Københavns Lufthavn Station har i dag for lav kapacitet til at håndtere de passager- og godstog, der normalt kører på strækningen, og togenes punktlighed er udfordret. Dette har negativ afsmittende effekt på togtrafikken til og fra Københavns Hovedbanegård og dermed resten af fjern- og regionaltogtrafikken i Danmark. Inden for en 10-årige periode forventes en yderligere forøgelse af person- og godstogstrafikken som følge af blandt andet åbningen af Femern Bælt-forbindelsen.

I maj 2018 anmodede transportministeren Sund og Bælt Holding A/S om at igangsætte en forundersøgelse af en udvidelse af Københavns Lufthavn Station. Udgangspunktet for selskabets analyse var at undersøge muligheden for at anlægge yderligere perroner ved de nuværende godstogsspor ved Københavns Lufthavn Station som en forudsætning for at etablere retningsdrift gennem stationen.

I efteråret 2022 meddelte Tårnby Kommune afslag på en dispensationsansøgning, som Sund og Bælt Holding A/S havde indsendt til Tårnby Kommune om tilladelse til støj i forbindelse med anlægsarbejderne i relation til udvidelse af Københavns Lufthavn Station. I lyset af Tårnby Kommunes afslag på dispensation til støjende arbejder har Sund og Bælt Holding A/S tilpasset projektet med henblik på at reducere de samlede gener fra jernbaneprojektet. Der er fjernet dele af de støjende anlægsarbejder fra jernbaneprojektet (ramper fra perronerne til Amager Strandvej), og i stedet er der tilføjet alternative adgangsveje til perroner. Samtidig er tidsplanen forlænget for at muliggøre, at jernbaneprojektet så vidt muligt vil kunne udføres i dagtimerne med henblik på at undgå aften- og natstøj. Dermed vil udførelsen af projektet kræve flere sporspæringer end oprindeligt planlagt og heraf flere gener for passager- og godstogstrafikken over Øresund.

Med udgangspunkt i det tilpassede jernbaneprojekt har selskabet fremsendt anmodning om miljøscreening af jernbaneprojektet til Trafikstyrelsen i overensstemmelse med jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneprojekter.

Jernbaneprojektet vil omfatte anlæg af to nye perroner ved jernbanesporene nord for lufthavnens Terminal 3. Sammen med de to eksisterende perroner under Terminal 3 samt nye sporskifter skaber det mulighed for retningsdrift ved Københavns Lufthavn Station. Retningsdrift betyder, at alle tog i retning mod København, Fyn og Jylland i fremtiden vil afgå fra de nye perroner, mens alle tog i retning mod Sverige vil afgå fra de eksisterende perroner under lufthavnens Terminal 3.

Etablering af retningsdrift nødvendiggør, at jernbanen ved stationen ændres, således at togtrafikken – både gods- og

passagertog – fra Sverige fremover vil køre via spor 11 og 12 nord for lufthavnens Terminal 3. I dag anvendes disse spor udelukkende til godstrafik. Togtrafikken – både gods- og passagertog – til Sverige vil fremover køre via spor 1 og 2. Dette kræver gennemførelsen af en række forskellige anlægsarbejder i og omkring Københavns Lufthavn Station, herunder etablering af jernbaneinfrastruktur samt adgangs- og transferfaciliteter.

Anlæg af jernbaneprojektet forventes at foregå fra medio 2025 til ultimo 2026. Det mest støjende arbejde forventes udført medio juni til medio august 2025 med henblik på at genere hotellernes konferenceaktiviteter mindst muligt. Den nærmere detailplanlægning er fortsat under udarbejdelse.

Der henvises endvidere til vedlagte kort over projektområdet for Københavns Lufthavn Station i lovens bilag 1.

3.1.1.2. Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod

I 2017 udarbejdede Banedanmark en undersøgelse for Ring Syd (Glostrup – Kalvebod – Ørestad St.), hvori et overhalingsspor mellem Kalvebod og Ny Ellebjerg Station blev undersøgt på forundersøgningsniveau.

I forundersøgelsen blev der undersøgt to mulige løsninger i form af en grundløsning med et midtliggende overhalingsspor og en alternativ løsning med to sideliggende overhalingsspor.

Med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 blev det besluttet at afsætte midler til anlæg af et overhalingsspor ved Kalvebod. Der blev derudover afsat midler til udarbejdelse af et beslutningsgrundlag.

I november 2021 igangsatte Sund og Bælt Holding A/S en undersøgelse af jernbaneprojektet på fase 2-niveau i henhold til Ny Anlægsbudgettering. Undersøgelsen omfatter en vurdering af etablering af ét eller to overhalingsspor, herunder etablering af ét overhalingsspor og muligheden for at forbedre et ekstra overhalingsspor og vendesporsfunktionalitet langs de eksisterende spor mellem Kalvebod og Vigerslev.

Den 25. oktober 2023 blev det af forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 besluttet, at Sund og Bælt Holding A/S skal anlægge et overhalingsspor ved Kalvebod, hvor anlægget samtidig forberedes til en senere udvidelse med et ekstra overhalingsspor. Sund og Bælt Holding A/S vil således senere, eller hvis der er budget til det i forbindelse med anlæg af det første overhalingsspor, kunne etablere et ekstra overhalingsspor og de dertilhørende jernbanetekniske anlæg. Denne løsning giver en fremtidssikring af kapaciteten.

Ved etablering af overhalingsspor ved Kalvebod vil der skulle anlægges et nyt spor på sydvestsiden af den eksisterende jernbane, hvorved det nuværende sydlige spor vil blive midtliggende og vil kunne anvendes som overhalingsspor. Det samlede anlæg vil samtidig blive forberedt til et

ekstra overhalingsspor. Overhalingssporet forudsættes beliggende i området mellem København Syd Station (tidligere Ny Ellebjerg Station) og Kalvebod. Overhalingssporet vil blive etableret med henblik på at kunne håndtere blandt andet godstog op til en længde på 1.050 meter.

Jernbaneprojektet vil strække sig over ca. 1,6 km fra Valby Idrætspark til Bådehavngade, og i begge ender af sporet vil der blive etableret tre sporskifter, således at det midterste af de nu tre spor kan anvendes i begge køreretninger.

Det nye anlæg vil blive etableret på arealer tilhørende A/S Øresund, om end der midlertidigt forventes at være behov for arbejdspladser på arealer tilhørende Københavns Kommune og mindre arealer tilhørende private samt permanent ekspropriation af et mindre areal ved Hammelstrupvej tilhørende Københavns Kommune. Der henvises endvidere til afsnit 3.2.2. om ekspropriation.

I anlægsfasen forventes det, at det i nogle perioder vil være nødvendigt at indskrænke og/eller indstille togtrafikken i forbindelse med anlægsarbejderne, da dele af arbejdet forventes foretaget i og/eller tæt på de eksisterende spor. Anlægsfasen forventes ligeledes at medføre trafikale gener på vejene i området, men disse vil blive søgt minimeret mest muligt.

Selskabet har fremsendt anmodning om miljøscreening af jernbaneprojektet til Trafikstyrelsen i overensstemmelse med jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneprojekter.

Jernbaneprojektet vil skulle indpasses i Banedanmarks anlægsplan og udrulningen af Signalprogrammet. Hovedudførelsesperioden forventes at være ca. to år fra medio 2025 til medio 2027, hvorefter ibrugtagningen af projektet kan ske samtidigt med Signalprogrammets udrulning på strækningen Roskilde-København. Denne tidsplan er afstemt i forhold til, hvornår det er muligt at få sporspærringer på strækningen, idet det bl.a. forudsættes, at udvidelsen af Københavns Lufthavn Station vil blive udført før overhalingsspor ved Kalvebod.

I henhold til Banedanmarks Anlægsplan 2023 er det vurderingen, at de leverancer, som allerede er aftalt med leverandøren af Signalprogrammet i Østdanmark, er så udfordret, at der vil komme forsinkelser i udrulningsplanen. Da genplanlægningen stadig pågår, og en ny udrulningsplan derfor endnu ikke er forhandlet og konsolideret med leverandøren, kan det på nuværende tidspunkt ikke præcist vurderes, hvor omfangsrige forsinkelserne er. Denne usikkerhed påvirker således også gennemførelsestidspunktet for projektet med overhalingsspor ved Kalvebod.

Der henvises endvidere til vedlagte kort over projektområdet for overhalingsspor ved Kalvebod i lovens bilag 2.

3.1.1.3. Etablering af vendespor ved Københavns Lufthavn Station

I 2020 igangsatte Sund og Bælt Holding A/S en forundersøgelse af et vendespor på Øresundsbanen. Med den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035 blev det besluttet at afsætte midler til etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station samt midler til udarbejdelse af beslutningsgrundlag.

I november 2021 igangsatte Sund og Bælt Holding A/S en undersøgelse af jernbaneprojektet på fase 2-niveau i henhold til Ny Anlægsbudgettering.

Undersøgelsen omfatter en løsning, hvor der anlægges et nyt 3. spor langs eksisterende spor startende fra Københavns Lufthavn Station og frem til umiddelbart vest for Amager Landevej afhængig af vendesporets længde. Det nye 3. spor vil enten kunne anlægges nord eller syd for det eksisterende hovedspor. Der udestår samtidig en beslutning om længden af vendespor.

Efter anlæg vil det midtliggende spor kunne anvendes som vendespor, og det vil blive udstyret med en tilsvarende lang køremandsbro. Det midtliggende spor forventes at kunne udformes således, at det også kan anvendes som et slusespor. Det vil sige, at tog kan fortsætte frem mod Københavns Hovedbanegård eller Kalvebod efter at være kørt ind på det midtliggende spor. Udvidelsen af Københavns Lufthavn Station er en forudsætning for etablering af vendespor. Der henvises til vedlagte kort i lovens bilag 3, som angiver projektområdet for vendespor ved Københavns Lufthavn Station ved maksimal længde af vendespor.

Den 25. oktober 2023 blev forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 enige om at udskyde igangsætning af et vendespor, herunder beslutning om den nærmere udformning. Midlerne fra vendespor vil samtidig blive anvendt til jernbaneprojektet med overhalingsspor ved Kalvebod.

Udskydelsen er blandt andet grundet i Sund og Bælt Holdings A/S' beslutningsgrundlag, som har vist, at et vendespor med den planlagte togtrafik til og med 2030 vurderes at have meget lille betydning for punktligheden i togtrafikken, efter en udvidelse af Københavns Lufthavn Station er gennemført. Beslutningsgrundlaget har samtidigt vist, at etablering af overhalingsspor ved Kalvebod har den største betydning for togtrafikken, ligesom et overhalingsspor er afgørende for realiseringen af den nye sydlige jernbanekorridor.

Med en udskydelse af igangsætning af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station vil der samtidig kunne tages højde for Øresundstrafikken efter 2030 samt længden af fremtidens Øresundstog. Der vil i forbindelse med gennemførelsen af et vendespor samtidig skulle anvises ny finansiering hertil. Endvidere vil der skulle laves miljøscreening med henblik på, at der skal træffes afgørelse om, hvorvidt der skal foretages en miljøkonsekvensvurdering af dette, hvorved den fornødne detaljerede konkretisering vil ske med mulighed for at give høringssvar i forbindelse med screeningen.

3.2. Ekspropriation

3.2.1. Gældende ret

Af grundlovens § 73, stk. 1, fremgår det, at ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning, jf. stk. 1, 3. pkt.

I medfør af jernbanelovens § 30, stk. 1, kan transportministeren til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, iværksætte eller, for så vidt angår ikkestatslige anlæg, tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i bestemmelsens stk. 2. Formålene i stk. 2 omfatter bl.a. udvidelse og ændring af eksisterende jernbaneanlæg og foranstaltninger af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af de anlæg, der er nævnt i nr. 1-5, herunder til etablering af fornødne adgangsveje, arbejdsarealer, garager, værksteder, administrationsbygninger, signaler, kørestrømsanlæg og sikringsanlæg.

Der kan i henhold til jernbanelovens § 30, stk. 3, endvidere pålægges ejendomme servitutter, herunder om el-drift, med deraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Ekspropriation efter jernbanelovens § 30, stk. 1-3, sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 (herefter ekspropriationsprocesloven), jf. jernbanelovens § 30, stk. 4.

Ved erstatningsfastsættelsen finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse, jf. jernbanelovens § 30, stk. 5.

I § 20 i lov om Sund og Bælt Holding A/S bemyndiges transportministeren til for selskaber reguleret af eller oprettet i henhold til lov om Sund og Bælt Holding A/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig til drift og vedligeholdelse af de i loven omhandlede anlæg. Ekspropriationen sker efter reglerne i ekspropriationsprocesloven, jf. § 20 i lov om Sund og Bælt Holding A/S.

3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Gennemførelse af de tre jernbaneprojekter vil kræve permanent og midlertidig rådighed over en række arealer, herunder arealer som er ejet af Københavns Lufthavn. Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber vil i videst muligt omfang forsøge at indgå frivillige aftaler med arealernes ejere om midlertidig eller permanent rådighed over arealerne.

I det omfang det ikke vil være muligt at indgå frivillige aftaler, vil Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber have behov for at inddrage arealerne midlertidigt eller permanent ved ekspropriation.

Transportministeriet har i den forbindelse overvejet, om §

30 i jernbaneloven og/eller § 20 i lov om Sund og Bælt Holding A/S vil give hjemmel til at gennemføre ekspropriation i relation til de nævnte jernbaneprojekter.

Det følger af de specielle bemærkninger til § 30 i jernbaneloven, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), tillæg A, L 162 som fremsat, side 48, at hvor der er tale om et selskab, herunder et letbaneselskab, er det en forudsætning for anvendelse af § 30, at dette selskab har fået beføjelsen til at ekspropriere delegeret ved udtrykkelig lovhjemmel, som i givet fald vil fremgå af den lov, hvormed selskabet stiftes, eller den lov, hvor selskabet får bemyndigelse til at anlægge et konkret baneprojekt. Det er Transportministeriets vurdering, at bestemmelsen i § 20 i lov om Sund og Bælt Holding A/S ikke omfatter ekspropriation i forbindelse med udvidelser af eksisterende anlæg og nyanlæg, samt at lov om Sund og Bælt Holding A/S ikke i øvrigt indeholder en udtrykkelig hjemmel til, at der kan ske ekspropriation ved nye anlæg og udvidelser af eksisterende anlæg. Det er derfor Transportministeriets vurdering, at det vil være nødvendigt at indføre hjemmel til Sund og Bælt Holding A/S' ekspropriation i forbindelse med nyanlæg og udvidelser af eksisterende anlæg i nærværende lovforslag.

Det foreslås derfor med lovforslaget, at transportministeren på vegne af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber ved ekspropriation vil kunne erhverve de fornødne arealer og rettigheder til gennemførelse af de tre jernbaneprojekter. Ekspropriation vil kun kunne ske, hvis det findes nødvendigt at erhverve de pågældende arealer m.v. enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre jernbaneprojektet.

Det er vurderingen, at omfanget, indholdet og karakteren af jernbaneprojekterne vil betyde, at ekspropriation foretaget med henblik på gennemførelse af disse er krævet af almenvellet.

I relation til udvidelsen af Københavns Lufthavn Station forventes arealbehovet blandt andet at omfatte dele af Københavns Lufthavns parkeringsarealer, som skal benyttes til byggepladsarealer. Derudover vil der være arealer ved Clarion Hotel og Comfort Hotel, som vil skulle anvendes i forbindelse med anlægsarbejder og en fremtidig adgangsvej. Endelig vil projektet have behov for at benytte lufthavnens veje, herunder private veje og private fællesveje, til byggeplads trafik. Det forventes, at selskabet vil koordinere anlægsarbejdet med Københavns Lufthavn, Clarion Hotel og Comfort Hotel bl.a. ved at indgå i en dialog herom med henblik på at tilrettelægge anlægsarbejdet på den mest hensigtsmæssige måde for alle parter.

I relation til overhalingsspor ved Kalvebod forventes der blandt andet behov for at inddrage et mindre areal tilhørende Københavns Kommune ved Hammelstrupvej, som primært er et vejareal. Der forventes ligeledes at være et behov for midlertidig inddragelse af arealer langs hele sydvestsiden af den eksisterende jernbane til adgangsvej samt arealer til brug for arbejdspladser omkring de tre broanlæg samt ved

og i Valby Idrætspark, Fragtvej og eventuelt ved Thomas Koppels Allé. Nogle af arealerne ejes af Københavns Kommune, mens andre er privatejet.

Arealbehovet til anlæg af et vendespor ved Københavns Lufthavn forventes alene at omfatte midlertidige behov til brug for arbejdspladser.

Gennemførelsen af jernbaneprojekterne forventes i videst mulige omfang at blive tilrettelagt således, at de gennemføres til mindst mulige gene for omgivelserne, og det vil blive søgt tilsikret, at der vil være en god fremkommelighed på de tilstødende veje til jernbaneprojekterne, herunder også Københavns Lufthavns interne veje.

Det endelige omfang af midlertidige eller permanente ekspropriationer i relation til jernbaneprojekterne er endnu ikke endelig afklaret, hvorfor det kan blive nødvendigt at erhverve eller ekspropriere yderligere arealer end beskrevet enten midlertidigt eller permanent samt ekspropriere ledninger samt dertilhørende nødvendige arealer for at kunne gennemføre jernbaneprojekterne.

Ekspropriationerne vil ske efter reglerne herom i ekspropriationsprocesloven.

En sag om lovligheden af en ekspropriationsbeslutning, der er truffet af ekspropriationskommissionen, vil skulle indbringes for domstolene inden seks måneder efter, at ekspropriationskommissionens bestemmelse om ekspropriation er blevet truffet, jf. ekspropriationsproceslovens § 26, stk. 1.

Beslutning om erstatningsfastsættelse vil i alle tilfælde blive truffet af ekspropriationskommissionen. Ekspropriation vil kun kunne ske mod fuldstændig erstatning, hvilket vil indebære, at erstatningen økonomisk vil stille grundejeren, som var ekspropriationen ikke sket.

Det forventes, at det først og fremmest vil være tab som følge af arealafståelse og servitutpålæg, som vil kunne erstattes, men også andre ulemper som følge af ekspropriationen, herunder både midlertidige og varige ulemper, vil kunne erstattes. Alle, hvis rettigheder over den faste ejendom er blevet eksproprieret, vil have krav på erstatning.

Med lovforslaget gives der mulighed for, at transportministeren i forbindelse med ekspropriation vil kunne bemyndige Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber til at udøve ministerens beføjelser efter § 4, jf. den foreslåede § 9, stk. 1.

Det forventes, at det fortsat vil være transportministeren, der vil skulle henvise en ekspropriationsbegæring fra Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber til behandling ved en ekspropriationskommission i henhold til reglerne herom i ekspropriationsprocesloven.

3.3. Regulering af støj og vibrationer fra byggeriet

3.3.1. Gældende ret

Miljøbeskyttelsesloven har til formål at medvirke til at værne om natur og miljø, så samfundsudviklingen kan ske på et bæredygtigt grundlag i respekt for menneskets livsvilkår og for bevarelsen af dyre- og plantelivet, jf. § 1, stk. 1.

Efter miljøbeskyttelseslovens § 42, og regler udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven, har kommunale myndigheder generelt adgang til efter en konkret vurdering bl.a. at vedtage påbud om, at forurening, herunder støj, fra anlægsarbejder skal nedbringes. Kommunale myndigheder har ligeledes med baggrund i miljøaktivitetsbekendtgørelsen mulighed for at udstede bindende lokale forskrifter for udvalgte aktiviteter inden for kommunegrænsen.

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 65 er det som udgangspunkt kommunalbestyrelsen i en given kommune, der fører tilsyn med, om reglerne i miljøbeskyttelsesloven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes. Kommunalbestyrelsen har dermed kompetencen til at regulere forhold vedrørende forurening og gener, herunder støj og vibrationer fra anlægsarbejder.

Efter miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 21 er administrativ klageadgang af sådanne kommunale afgørelser afskåret. Afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 42 kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet.

3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Ved større jernbaneprojekter kan det ofte være nødvendigt at fravige den almindelige miljøregulering i større eller mindre omfang for at kunne realisere projektet. Forholdene er i praksis håndteret forskelligt i de konkrete projekter alt afhængig af projektets karakter. Der henvises eksempelvis til lov vedrørende ny jernbane mellem København og Ringsted, hvor der er tilvejebragt hjemmel til at fravige forbud eller påbud meddelt af kommunen efter miljøbeskyttelsesloven med henblik på at undgå forsinkelse og fordyrelse af anlægsarbejdet, jf. § 3 i lov nr. 527 af 26. maj 2010 om anlæg af en jernbanestrækning København-Ringsted over Køge. Der kan også henvises til projektet med udbygning af Cityringen, lov om elektrificering af jernbanen samt lov om ombygning af Aarhus H, hvor der er tilvejebragt hjemmel til, at transportministeren på den ene side kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægsarbejderne, og på den anden side samtidig skal fastsætte regler om kompensation til de naboer, der udsættes for forurening og gener, som følge af de regler som transportministeren udsteder.

Det har erfaringsmæssigt vist sig fra andre store jernbaneprojekter, at den miljøretlige regulering i miljøbeskyttelsesloven med tilhørende miljøaktivitetsbekendtgørelse, som eksempelvis giver hjemmel til udstedelse af lokale forskrifter vedrørende støj, vibrationer mv., eller et kommunalt påbud om støjreduktion eller vibrationer, kan indebære en risiko for store forsinkelser for det pågældende jernbaneprojekts færdiggørelse med store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge.

Kommunale støjvilkår mv. vil i nogle tilfælde kunne medføre, at arbejder relateret til jernbaneprojekter ikke kan gennemføres som projekteret og planlagt, hvis kravene til reduktion af støj, vibrationer mv. fastsættes meget restriktivt med store forsinkelser og fordyrelser til følge. I yderste tilfælde vil et afslag på dispensation for kommunens støjforskrift mv. kunne medføre, at projektet ikke vil kunne gennemføres, fordi det ikke vil være muligt at gennemføre de nødvendige anlægsarbejder inden for de i støjforskriften fastsatte grænseværdier.

I forbindelse med udførelsen af jernbaneprojekter vil der skulle findes en balance mellem på den ene side fremdriften af projektet samt omkostninger forbundet hermed og på den anden side miljømæssige hensyn til eksempelvis støj og vibrationer i forhold til naboer til projektet.

Sund og Bælt Holding A/S sendte den 13. september 2022 en ansøgning om dispensation efter § 13 i Tårnby Kommunes lokal forskrift for støvende, støjende og vibrerende midlertidige aktiviteter for varelevering, bygge- og anlæg (forskrift 29-08-2019) i relation til gennemførelse af første fase af i alt fire faser for jernbaneprojektet om udvidelse af Københavns Lufthavn.

Den 15. september 2022 besluttede Teknik- og Miljøudvalget i Tårnby Kommune, at der ikke kunne meddeles dispensation til de ansøgte arbejder. I afslaget blev det anført, at udvalget generelt fandt, at den miljøpåvirkning, som jernbaneprojektet ville tilføre de omkringboende, ville være for stor, og udvalget vurderede derfor, at en eventuel dispensation ikke i tilstrækkelig grad ville imødekomme de gener, som de omkringboende ville blive udsat for.

Sund og Bælt Holding A/S har derfor siden efteråret 2022 søgt at tilpasse jernbaneprojektet vedrørende udvidelsen af Københavns Lufthavn Station med henblik på at begrænse gener fra bl.a. støj og vibration.

Såfremt udvidelse af Københavns Lufthavn Station bliver yderligere forsinket som følgende af eksempelvis en manglende dispensation fra Tårnby Kommune, vil det indebære risiko for, at jernbaneprojektet ikke vil være færdiggjort til åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

Til trods for at jernbaneprojektet er søgt tilpasset, så støj, vibrationer og andre gener ved jernbaneprojektet begrænses, så vil det ikke være muligt at gennemføre et projekt af denne karakter, hvor anlægsarbejderne vil skulle gennemføres tæt på boligområder, uden at påføre naboer til byggeriet gener. Det tilsvarende vil gøre sig gældende for jernbaneprojekterne om overhalingsspor ved Kalvebod samt vendespor ved Københavns Lufthavn Station.

Gennemførelse af jernbaneprojekterne nævnt i det foreslåede § 1, stk. 1, kan således give anledning til ulemper for naboer til jernbaneprojekterne i form af støj, vibrationer mv. Undersøgelser viser for nuværende, at de særligt genevoldende anlægsarbejder hovedsageligt vil kunne gennemføres i dagtimerne i forbindelse med udførelsen af udvidelsen af

Københavns Lufthavn Station. Det kan dog ikke udelukkes, at det vil blive nødvendigt for projektets gennemførelse, at der udføres enkelte støjende aften- og natarbejder.

Det foreslås med lovforslaget, at transportministeren bebyrdes til at kunne fastsætte regler om støj og vibrationer fra anlægget af jernbaneprojekterne. Det er hensigten, at transportministeren i den forbindelse kan fravige regler om støj og vibrationer i miljøbeskyttelsesloven og regler fastsat i medfør heraf i relation til jernbaneprojekterne. Samtidig foreslås det, at transportministeren ved udnyttelse heraf kan fastsætte regler om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation. Det er hensigten, at kompensationsordningen vil omfatte borgere, som er naboer til jernbaneprojekterne, som udsættes for støjgener fra aften- og natarbejder i den forbindelse.

Lovforslaget har ikke til hensigt at foretage væsentlige ændringer i forhold til miljøbeskyttelsesloven. Tværtimod er hensigten med nærværende lovforslag, at der alene vil skulle fastsættes regler om støj og vibrationer i det omfang, det er nødvendigt for gennemførelse eller at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af jernbaneprojekterne nævnt i den foreslåede § 1, stk. 1. I sådanne tilfælde vil miljøbeskyttelseslovens regler samt regler og lokale forskrifter udstedt i medfør heraf samt eventuelle afgørelser truffet efter disse ikke skulle finde anvendelse på jernbaneprojekterne. Det forventes, at transportministeren i de tilfælde, hvor hjemlen udnyttes, i stedet vil skulle regulere forholdene i en bekendtgørelse.

Desuagtet – og forud for – en eventuel udnyttelse af den foreslåede § 2, vil jernbaneprojekternes indvirkning på natur, miljø og klima mv. blive behandlet af Trafikstyrelsen i et administrativt spor efter gældende regler, da Trafikstyrelsen efter jernbanelovens kapitel 6 a har myndighedsansvaret for miljøkonsekvensvurderingen af de af lovforslaget omfattede projekter. Trafikstyrelsen vil i relation til jernbaneprojekternes natur-, miljø- og klimapåvirkning træffe afgørelse om, hvorvidt der kan gives administrativ tilladelse til anlæg under en række nærmere fastlagte vilkår, eller om at der ikke skal foretages en miljøkonsekvensvurdering. Dette betyder eksempelvis i relation til støj og vibrationer, at såfremt et af jernbaneprojekterne eksempelvis overstiger den relevante kommunes støjforskrift, vil Trafikstyrelsen i den givne afgørelse bemærke, at Sund og Bælt også skal ansøge om dispensation herfor hos kommunen. Den foreslåede § 2 vil således først i den forbindelse give Transportministeren mulighed for at fastsætte regler om støj og vibrationer, hvorefter Sund og Bælt vil skulle efterkomme disse regler i forbindelse med anlæg af jernbaneprojekterne.

Den foreslåede ordning, hvorefter transportministeren vil få mulighed for efter en konkret vurdering at fastsætte regler om støj og vibrationer, forventes alene at omfatte situationer, hvor det vil være nødvendigt for gennemførelse eller at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af de bestemte jernbaneprojekter. Lovforslagets bestemmelser forventes således at have et snævert anvendelsesområde.

Der foreslås indført mulighed for, at ministeren kan fastsætte regler om en kompensationsordning, da det efter gældende ret ikke vurderes muligt for Sund og Bælt Holding A/S at tilbyde berørte borgere kompensation for aften- og natarbejder i forbindelse med de konkrete jernbaneprojekter, medmindre dette er særskilt reguleret ved lov. Derudover foreslås mulighed for at indføre en kompensationsordning, da de arbejder, der typisk udføres som led i jernbaneprojekter, ofte kun er af meget støjende karakter i kortvarige tidsrum. Det er hensigten, at en kompensationsordning vil tage sit sigte på at afhjælpe dem, der vil være allerværst ramt, mens almindelige, støjende arbejder eller vibrationer generelt vil blive anset for at skulle accepteres af borgere, der er naboer til jernbanen.

Det er forventningen, at transportministeren vil skulle regulere forholdene i en bekendtgørelse. Det forventes, at den foreslåede kompensationsordning vil indeholde regler om, at der gives valgfrihed mellem midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation for meget støjende nattearbejder, og for aftenarbejder vil blive tilbudt kontant kompensation. Det er forventningen, at ordningen vil indeholde en vis fleksibilitet for såvel naboerne som anlægsmyndigheden, da det forventes, at der kan opstå tilfælde, hvor borgerens mulighed for enkeltstående overnatninger uden for eget hjem vil være begrænset, ligesom anlægsmyndigheden kan have vanskeligheder ved at finde egnede overnatningsmuligheder i rimelig nærhed af naboernes hjem.

Det forventes, at den foreslåede kompensationsordning kun vil omfatte fysiske personer. Personer og selskaber, som driver erhverv m.v. i nærheden af sådanne arbejder, forventes således ikke blive omfattet af ordningen. Kredsen af naboerne til jernbaneprojekterne, der vil være berettiget til kompensation, forventes fastlagt på baggrund af støjbreddeskort for den pågældende byggeplads, der vil blive udarbejdet af eksterne sagkyndige. Støjbreddeskort vil blive udarbejdet, hvor de nødvendige kumulative forhold vil blive medregnet.

Det forventes, at naboerne som udgangspunkt vil være personer, der har folkeregisteradresse i en bolig, som vil være påvirket af støj, samtidig med at naboerne rent faktisk vil være boende i boligen.

Ejere af kolonihaver forventes som udgangspunkt ikke at være omfattet af retten til kompensation, idet formålet med kolonihaver ikke er egentlig beboelse, men derimod at sikre muligheden for rekreation og beskæftigelse i fritiden, jf. kolonihavelovens § 1. Det forventes dog, at udgangspunkt vil blive fraveget, hvis beboeren kan dokumentere at have tilladelse til at have permanent bolig i kolonihaven.

Gennemførelsen af jernbaneprojekterne vil endvidere blive tilrettelagt således, at de ikke vil påføre omgivelserne unødige miljømæssige gener, og det vil bl.a. blive forsøgt tilsikret, at de mest støjende aktiviteter i relation til udvidelsen af Københavns Lufthavn Station eksempelvis spunsning kun gennemføres i dagtimerne. I forbindelse med anlægsaktivi-

teternes udførelse vil det dog næppe kunne undgås, at der i perioder vil blive påført omgivelserne støj, vibrationer eller lignende, der vil kunne opleves generende.

For projektet med udvidelse af Københavns Lufthavn Station forventes anlægsarbejderne at foregå på eksisterende jernbanearaler, hvor der også er anlagt motorvej mellem jernbanen og boligområderne. Området er derfor i forvejen påvirket af støj.

På samme måde vil der i den videre planlægning af jernbaneprojekterne med etablering af overhalingsspor ved Kalvebod og et vendespor ved Københavns Lufthavn Station i videst mulige omfang blive taget højde for, at støjende aktiviteter gennemføres til mindst mulige gene for omgivelserne. Der forventes for nuværende at være visse støjende arbejder i weekender og nætter, som dog vil blive begrænset mest muligt. Det vil dog i sidste ende være en afvejning imellem på den ene side at udføre anlægsarbejdet om aftenen og natten, for at sikre at passager- og godstog kan benytte Øresundsbanen i dagtimerne, og på den anden side at genere naboerne til jernbanen mindst muligt ved at arbejde i dagtimerne for derigennem at friholde aften og natten for meget støjende arbejder. Det bemærkes, at omfanget af støjende aften- og natarbejder endnu ikke er kortlagt.

Etablering af støttevægge og ramning af fundamenter vil kunne medføre vibrationsgener. I forbindelse med detailprojekteringen vil det blive vurderet, hvor der er behov for opsætning af vibrationsmålere for overvågning af disse.

I forbindelse med anlæg af overhalingsspor ved Kalvebod vil en del af den eksisterende jordvold blive bortgravet for at gøre plads til det/de nye spor. Der vil langs sydsiden af jernbaneprojektet blive etableret en støjskærm som erstatning for den del af jordvolden, der bortgraves. Gældende grænseværdier for støj vil være opfyldt med undtagelse af en ejendom, som vil blive tilbudt facadeisolerings.

For at forberede naboerne til jernbaneprojekterne på gener fra støj og vibrationer vil Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber informere løbende om arbejdet. Det forventes, at berørte naboer i de tilfælde, hvor transportministeren vil have fastsat regler om støj og vibrationer, vil blive tilbudt midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation. Med hensyn til det nærmere indhold af de foreslåede §§ 2 og 3, henvises til lovforslagets specielle bemærkninger. Transportministerens kompetence vedrørende tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation forventes delegeret til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, jf. den foreslåede § 9, stk. 1.

Det er ikke med lovforslaget tiltænkt at ændre på de eksisterende kompetenceforhold i forhold til fastsættelse af tålegrenser for støj, der varetages af domstolene og i visse tilfælde af Ekspropriationskommissionerne. Ekspropriationskommissionerne er uafhængige instanser, der efter bemyndigelse fra transportministeren behandler forslag om

ekspropriation og fastsætter erstatning for de ekspropriationer, som foretages i henhold til ekspropriationsloven.

Den foreslåede ordning om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation vil alene finde anvendelse, hvor transportministeren har fastsat regler om støj og vibrationer fra anlægget af jernbaneprojekterne. Sådanne regler vil som konsekvens eksempelvis gå forud for og eventuelt træde i stedet for en allerede afsagt kommunal afgørelse med hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 vedrørende eksempelvis støj eller lokale forskrifter udstedt med baggrund i miljøaktivitetsbekendtgørelsen. Med transportministerens udstedelse af regler efter den foreslåede § 2, stk. 1, vil det for hvert enkelt jernbaneprojekt omfattet af den foreslåede § 1, stk. 1, være muligt at ændre den regulering af støj og vibrationer fra anlægget af jernbaneprojektet, der måtte blive fastsat på den måde, jf. den foreslåede § 2, stk. 2. Det forventes, at ordningen ikke vil påvirke domstolenes og Ekspropriationskommissionernes kompetence til at fastsætte erstatning for naboretlige gener.

Med den foreslåede ændring, søges det sikret, at jernbaneprojekterne kan gennemføres og gennemføres rettidigt, og at de berørte naboer, såfremt de påvirkes af meget støjende arbejder om aftenen og natten, vil blive aflastet. Jernbaneprojekterne på Øresundsbanen vil blive udført i to kommuner, hvilket vil medføre risiko for, at jernbaneprojekterne vil blive udført under forskellige krav fastsat af de enkelte kommuner. Med lovforslaget søges det sikret, at de retlige rammer for naboer til anlæggene vil være de samme, samt der vil blive ydet ens kompensation uafhængig af, hvilken kommune projektet gennemføres i. Hertil vil de berørte naboer opnå kendskab til og kunne træffe dispositioner i overensstemmelse med, hvordan de vil blive stillet i forhold til støj- og vibrationsniveau, erstatninger mv.

Den foreslåede kontante kompensation forventes alene at gælde for meget støjende anlægsarbejder, som vil være særligt genevoldende i form af anlægsarbejder, der vil blive udført om aftenen eller natten, og for så vidt angår det foreslåede tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem, forventes det, at tilbuddet alene vil gælde for meget støjende anlægsarbejder, der vil blive udført om natten. Det forventes ikke, at der vil blive ydet kompensation for støjgener om dagen, uanset om disse vil overstige eventuelle lokale forskrifter i den berørte kommune – i dette tilfælde Tårnby Kommune eller Københavns Kommune. Yderligere vil de støjende arbejder skulle være omfattet af miljøbeskyttelseslovens regler, herunder miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 2. Af pågældende regelsæt fremgår, at alene anlægsstøj er omfattet.

Det er Sund og Bælt Holding A/S' forventning, at de særligt genevoldende anlægsarbejder hovedsageligt vil kunne gennemføres i dagtimerne i forbindelse med udførelsen af udvidelsen af Københavns Lufthavn Station. Det kan dog ikke udelukkes, at det vil være nødvendigt for projektets gennemførelse, at der skal udføres enkelte meget støjende aften- og natarbejder, hvorved det efter de nærmere fastsatte

regler vil kunne udløse kompensation. I lovforslaget foreslås det, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om en lovbestemt kompensationsordning. Det er hensigten, at dette vil blive udmøntet i en bekendtgørelse.

Tilsvarende kompensationsordninger kendes bl.a. fra lov nr. 575 af 4. maj 2015 om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring med senere ændringer bl.a. lov nr. 748 af 25. juni 2014 og lov nr. 609 af 12 juni 2013 om elektrificering af jernbanen med senere ændringer.

3.4. Varetagelse af miljømæssige hensyn

3.4.1. Gældende ret

Efter vandforsyningslovens § 26, stk. 1, må der ikke uden tilladelse ske bortledning af grundvand eller anden sænkning af grundvandsstanden i forbindelse med bygge- og anlægsarbejder. Det er kommunalbestyrelsen, som meddeler tilladelsen.

Tilladelsen kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, jf. vandforsyningslovens § 75, stk. 1. Såfremt udnyttelse af en tilladelse forudsætter udførelse af bygge- og anlægsarbejder, må sådanne arbejder ikke påbegyndes, før klagefristen er udløbet, henholdsvis rettidig klage er afgjort, jf. vandforsyningslovens § 78, stk. 3. Miljø- og Fødevarerklagenævnet kan dog, hvis særlige omstændigheder taler herfor, og såfremt det i øvrigt skønnes ubetænkeligt, tillade, at bygge- og anlægsarbejderne påbegyndes, jf. vandforsyningslovens § 78, stk. 4.

Efter vandforsyningslovens § 27 kan statslige anlægsmyndigheder foretage bortledning af grundvand eller anden sænkning af grundvandsstanden i forbindelse med statslige bygge- og anlægsarbejder, når der er gennemført en forudgående forhandling med kommunalbestyrelsen. Hvis der ikke kan opnås enighed mellem den statslige anlægsmyndighed og kommunalbestyrelsen om, hvilke foranstaltninger der skal foretages af hensyn til vandforsyningsforholdene, afgøres spørgsmålet af miljøministeren. § 26, stk. 2, kan også finde anvendelse på jernbaneprojekterne, såfremt bortledningen kan holdes inden for de fastsatte rammer.

Efter miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1, må der ikke uden tilladelse fra kommunalbestyrelsen tilføres spildevand til vandløb, søer eller havet. Tilsvarende må der ikke uden tilladelse ske tilslutning af spildevand til spildevandsanlæg og dertil hørende udløbsledninger, jf. miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 3. Miljøministeren meddeler tilladelse i henhold til miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1, hvor der er tale om udledning af spildevand fra listevirksomheder, som miljøministeren meddeler miljøgodkendelse til, jf. § 28, stk. 2. Det bemærkes, at det følger af § 12, nr. 15 i delegationsbekendtgørelsen nr. 1514 af 25. juni 2021, at miljøministeren har delegeret opgaven til Miljøstyrelsen.

Hvis der under en eksisterende tilslutningstilladelse sker

en væsentlig ændring af forhold, der har indflydelse på spildevandsanlægget, eksempelvis ændring i mængden af spildevandet eller sammensætningen af spildevandet, skal der ansøges om fornyet tilslutningstilladelse, jf. spildevandsbekendtgørelsens § 2. Det er et krav, at kommunen som led i meddelelsen af tilslutningstilladelsen påser, at spildevandsanlæggets udledningstilladelse i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1, kan overholdes efter, at der er meddelt tilslutningstilladelse. Tilladelser i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1 og stk. 2, er omfattet bekendtgørelse nr. 1433 af 21. november 2017 om krav til udledning af visse forurenende stoffer til vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og havområder.

Tilladelse efter miljøbeskyttelsesloven kan også påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91, stk. 1, men klage har ikke opsættende virkning, medmindre nævnet bestemmer andet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 96, stk. 1.

Det følger af vandforsyningslovens § 65, stk. 1, at kommunalbestyrelsen fører tilsyn med, at såvel loven som regler fastsat i medfør af loven overholdes. Efter vandforsyningslovens § 65, stk. 2, er det også kommunalbestyrelsen, som er tillagt kompetencen til at påse, at påbud og forbud efterkommes, og at vilkår fastsat i tilladelser overholdes. Tilsvarende gør sig gældende efter miljøbeskyttelseslovens § 65, stk. 1 og 2.

Tilsynsmyndigheden er forpligtet til at foranledige et ulovligt forhold bragt til ophør, medmindre der er tale om forhold af ganske underordnet betydning, jf. vandforsyningslovens § 65, stk. 3, og miljøbeskyttelseslovens § 68. Tilsynsmyndighedens afgørelse om, at et ulovligt forhold efter miljøbeskyttelsesloven skal bringes til ophør, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. miljøbeskyttelseslovens § 69, stk. 3, mens en tilsvarende afgørelse efter vandforsyningsloven kan påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, jf. vandforsyningslovens § 75, stk. 1.

Efter miljøbeskyttelseslovens § 30, stk. 1, 1. pkt., har tilsynsmyndigheden endvidere adgang til at påbyde nødvendige foranstaltninger, hvis et spildevandsanlæg ikke fungerer miljømæssigt forsvarligt, herunder ikke opfylder eller tilgodeser de krav, der er fastsat i en tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 28. Tilsynsmyndigheden kan efter miljøbeskyttelseslovens § 30, stk. 1, 2. pkt., også ændre vilkår fastsat i en tilladelse efter lovens § 28, hvis de tidligere fastsatte vilkår må anses for utilstrækkelige eller u hensigtsmæssige. Hvis en forurening ikke kan afhjælpes, kan tilsynsmyndigheden nedlægge forbud mod fortsat drift, jf. miljøbeskyttelseslovens § 30, stk. 2, og hvis der er tale om en forurening af overhængende alvorlig fare for sundheden, kan forbud umiddelbart nedlægges, jf. miljøbeskyttelseslovens § 30, stk. 3. Afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 30, stk. 1-3, kan efter loven påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 91, stk. 1.

Klage over påbud og forbud efter miljøbeskyttelsesloven har

som udgangspunkt opsættende virkning, jf. miljøbeskyttelseslovens § 95, stk. 1, medmindre nævnet bestemmer andet, eller der er særlige grunde til, at den kompetente myndighed bestemmer, at klage ikke skal have opsættende virkning, jf. miljøbeskyttelseslovens § 78, stk. 1.

Indsatsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, fastslår, at statslige myndigheder, regionsrådet og kommunalbestyrelsen ved administration af lovgivningen skal forebygge forringelse af tilstanden for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Indsatsbekendtgørelsens § 8, stk. 3, indebærer, at myndigheden kun kan træffe afgørelse, der indebærer en direkte eller indirekte påvirkning af et overfladevandområde eller en grundvandsforekomst, hvor miljømålet ikke er opfyldt, hvis afgørelsen ikke medfører en forringelse af overfladevandområdet eller grundvandsforekomstens tilstand og ikke hindrer opfyldelse af det fastlagte miljømål.

Miljømålsbekendtgørelsens § 4, stk. 3, indebærer, at Miljøstyrelsen efter anmodning fra en myndighed og efter en konkret vurdering kan træffe afgørelse om at fravige de fastlagte miljømål, hvis den manglende forebyggelse af forringelse af en grundvandsforekomst tilstand skyldes ændringer af overfladevandrådets fysiske karakteristika eller i grundvandsforekomstens niveau, som eksempelvis er forårsaget af anlægsprojekter. For at fravige de fastlagte miljømål skal tre betingelser efter miljømålsbekendtgørelsens § 4, stk. 2, dog være opfyldt:

- 1) Der skal tages alle praktisk gennemførlige skridt for at mindske den skadelige indvirkning på vandforekomstens tilstand.
- 2) Ændringerne skal være begrundet i væsentlige samfundsinteresser eller nyttevirkningerne for miljøet og samfundet ved, at de nyttevirkninger, der er ved at nå de fastlagte miljømål, skal være mindre end de nyttevirkninger for befolkningens sundhed, opretholdelsen af menneskers sikkerhed og en bæredygtig udvikling, der følger af ændringerne.
- 3) De nyttige mål, der tilgodeses ved fravigelse af fastlagte miljømål, kan på grund af tekniske vanskeligheder eller uforholdsmæssigt store omkostninger ikke tilgodeses på anden måde, som miljømæssigt er en væsentligt bedre løsning.

Miljøministeren kan bestemme, at en sag er af så principiel karakter, at miljøministeren træffer afgørelsen. Afgørelser truffet af miljøministeren eller Miljøstyrelsen efter miljømålsbekendtgørelsen kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. miljømålsbekendtgørelsens § 6.

Hvis et miljømål fraviges, kan det være relevant at tage stilling til, om der er foranstaltninger, som kommunerne eller Miljøstyrelsen er forpligtet til at udføre i medfør af indsatsbekendtgørelsens §§ 4 og 5, jf. bilag 1-4, som kan undlades. Betingelserne for at undlade at udføre foranstaltninger svarer til betingelserne for at fravige miljømålene, og afgørelse herom træffes på sædvanligvis af miljøministeren eller Miljøstyrelsen, jf. indsatsbekendtgørelsens § 7.

3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Ved etableringen af jernbaneprojekterne kan det blive nødvendigt at håndtere såvel grundvand som overfladevand. Eksempelvis vil etableringen af de to nye perroner ved Københavns Lufthavn Station indebære, at der vil skulle etableres en ny pumpebrønd, og det vil derfor under anlægsfasen være nødvendigt at sænke grundvandsspejlet og bortlede vandet herfra. Tilsvarende behov vil kunne gøre sig gældende for etableringen af overhalingsspor ved Kalvebod og vendespor ved Københavns Lufthavn Station.

Vandplanlægningsloven og indsatsbekendtgørelsen er en del af implementeringen af vandrammedirektivet i Danmark. Reglerne har til formål at sikre, at overfladevand og grundvand opnår en god økologisk og kemisk tilstand senest i 2027, og for så vidt angår grundvand også en god kvantitativ tilstand. Som nævnt ovenfor under afsnit 3.4.1 indeholder reglerne en forpligtelse til at forebygge forringelser af overfladevandområder og grundvandsforekomster, herunder beskyttelse af grundvandsafhængige terrestriske økosystemer, hvilket bl.a. gælder på afgørelsesniveau. Vandrammedirektivet – og dermed den danske implementering heraf – skal desuden administreres i lyset af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne, hvilket også indebærer iagttagelse af bl.a. beskyttet natur. Manglende opfyldelse af miljømål efter vandrammedirektivet må således ikke som en afledt effekt føre til, at habitatdirektivets beskyttelse af eksempelvis bilag IV-arter ikke iagttages, eller at målsætningerne efter drikkevandsdirektivet ikke opfyldes.

Jernbaneprojekterne omfattet af lovforslaget ligger på Øresundsbanen, som er en del af den internationale jernbanekorridor mellem Skandinavien og resten af Europa. Projekterne vil skulle øge kapaciteten til gavn for udviklingen i både passager- og godstogstrafikken samtidig med, at der i anlægsfaserne så vidt muligt vil skulle afvikle den eksisterende togtrafik.

Anlægsarbejder på jernbanen er komplekse og en gennemførelse af projekterne vil kræve en tæt koordinering og planlægning i forhold til udførelsen, sporspæringer og mulighederne for at afvikle togtrafik i anlægsfasen. Dette vil særligt være tilfældet på Øresundsbanen, hvor der ikke er alternative muligheder for at dirigere togtrafikken udenom. Samtidig betyder åbningen af Femern Bælt-forbindelsen, at der forventes en stigning i togtrafikken, og her vurderes udvidelsen af Københavns Lufthavn Station og overhalingsspor ved Kalvebod at være særligt afgørende for den internationale korridor mellem Skandinavien og resten af Europa. Allerede i dag vurderes Øresundsbanen ikke at have nok kapacitet til at afvikle togtrafikken tilfredsstillende. Såfremt udvidelsen af Københavns Lufthavn Station vil blive forsinket, vil det indebære risiko for, at jernbaneprojektet ikke vil være færdiggjort til åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

På ovenstående baggrund foreslås den foreslåede § 8, stk.

1, som vil indebære, at kommunalbestyrelsens kompetence til at træffe afgørelse om tilladelse til grundvandssænkning efter vandforsyningslovens § 26 samt udlednings- og tilslutningstilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1 og 3, og påbud og forbud § 30, stk. 1-3, tillægges Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen vil endvidere kunne træffe bestemmelse om, at blandingszoner vil skulle udlægges som led i udledningstilladelserne i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 28, stk. 1 og stk. 2, som er omfattet bekendtgørelse nr. 1433 af 21. november 2017 om krav til udledning af visse forurenende stoffer til vandløb, søer, overgangsvande, kystvande og havområder. Der vil som det klare udgangspunkt være tale om en kompetenceforskydning fra henholdsvis Tårnby Kommune og Københavns Kommune til Trafikstyrelsen, idet jernbaneprojekterne ikke vil indebære meddelelse af tilladelser til listevirksomhed, som godkendes af Miljøstyrelsen, jf. § 35. Derudover vil Trafikstyrelsen blive tillagt kompetencen til at varetage forhandlinger efter vandforsyningslovens § 27. Trafikstyrelsen vil være forpligtet til at sikre, at et forhandlingsresultat efter vandforsyningslovens § 27 eller afgørelser om tilladelse vil være i overensstemmelse med indsatsbekendtgørelsens § 8, stk. 1 og 3, hvilket vil indebære, at der ikke må ske forringelse af tilstanden for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Både vandforsynings- og miljøbeskyttelseslovens udgangspunkt er, at der er sammenfald mellem tilladelses- og tilsynsmyndigheden. Trafikstyrelsen vil derfor af fremdriftsmæssige hensyn også blive tillagt kompetencen til at føre tilsyn med og påse overholdelsen af de afgørelser og eventuelle forhandlingsresultater, som Trafikstyrelsen måtte træffe henholdsvis opnå som led i bestemmelsens 1. pkt. Den foreslåede § 8, stk. 1, 2. pkt., vil således indebære, at kompetencen til at føre tilsyn med, at grundvandssænkning og håndtering af spildevand som led i projekterne vil ske i overensstemmelse med den konkrete regulering heraf, herunder navnlig eventuelle tilladelser og resultatet af forhandling med kommunalbestyrelsen, vil tilkomme Trafikstyrelsen. Som tilsynsmyndighed vil kompetencen til at meddele eventuelle påbud eller forbud, herunder eventuelt ændre utilstrækkelige eller u hensigtsmæssige vilkår i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 30, stk. 1-3, tillige tilkomme Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen har ansvaret for at træffe afgørelse om miljøforhold for en række større anlægsprojekter, herunder Femern Bælt-forbindelsen og Storstrømsbroen. Trafikstyrelsen har en særlig indsigt i jernbaneprojekternes karakteristika i tilknytning til den administrative sagsbehandling i henhold til jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneprojekter, hvor styrelsen i forvejen er tillagt godkendelseskompetencen. Trafikstyrelsen har således en miljøfaglig indsigt i relation til infrastrukturprojekter. Trafikstyrelsen vil samtidig som statslig myndighed foretage høring af Miljøstyrelsen og den relevante kommune og koordinere behandlingen af jernbaneprojekterne med Miljøstyrelsen og kommunen med henblik på at sikre efterlevelse af EU-retten, idet Miljøstyrelsen og den relevante

kommune også har en særlig indsigt og tekniske fagkompetence, og på grundlag heraf træffe afgørelse. Koordineringen vil blandt andet omfatte, at Trafikstyrelsen vil orientere den relevante kommune om eventuel tilladelse til grundvandssænkning, jf. § 26 i vandforsyningsloven, samt eventuel miljøvurdering af denne, samt Trafikstyrelsen vil orientere den relevante kommune om eventuelle fund af forurening og anvendelse af miljøfremmende stoffer. Trafikstyrelsen vil endvidere sikre sig, at der vil ske løbende orientering af estimeret og faktisk oppumpning af vandmængder til det relevante forsyningsselskab. Dette kan i praksis ske ved, at Trafikstyrelsen vil stille vilkår herom i en eventuel tilladelse, jf. § 26 i vandforsyningsloven.

Den foreslåede § 8, stk. 2, vil indebære, at det ikke er muligt at påklage Trafikstyrelsens tilladelser samt påbud eller forbud efter stk. 1 til anden administrativ myndighed. Dermed vil den usikkerhed, der er forbundet med at gennemføre et projekt, blive imødegået, mens der pågår behandling af en klage i nævnet, samt risikoen for at klage tillægges opsættende virkning.

Hvis en klagemulighed over de pågældende tilladelser blev opretholdt, og en klage måtte føre til hjemvisning til fornyet behandling hos kommunen, vil det i udgangspunktet medføre, at eventuelle igangværende arbejder måtte indstilles, indtil kommunen har taget stilling til, om og hvordan der skal ske retlig lovliggørelse. Formålet med bestemmelsen vil således under samtidig iagttagelse af reglerens indholdsmæssige krav være at sikre, at en eventuel klage ikke vil medføre, at jernbaneprojektet forhindres eller forsinkes unødigt. Klage over påbud eller forbud efter miljøbeskyttelsesloven og vandforsyningsloven vil tilsvarende, såfremt klage ikke gives opsættende virkning af nævnet eller den kompetente myndighed, kunne medføre, at jernbaneprojektet forhindres eller forsinkes unødigt.

Som nævnt ovenfor vil der som led i anlægsfasen for udvidelsen af Københavns Lufthavn Station blandt andet blive gennemført en grundvandssænkning. I henhold til EU-praksis kan dette efter en konkret vurdering udgøre en forringelse af grundvandsforekomsten i strid med vandrammedirektivets artikel 4, stk. 1, litra b), nr. i), og det kan derfor vise sig nødvendigt at fravige de fastlagte miljømål. Der henvises til afsnit 3.4.1, hvor betingelserne for at fravige miljømålene er gengivet.

Med den foreslåede § 8, stk. 3, forskydes beføjelsen til at fravige de fastlagte miljømål fra miljøministeren til transportministeren. Det er hensigten, at transportministeren inden for rammerne af den til enhver tid gældende bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster vil varetage de kompetencer, som er tillagt miljøministeren og Miljøstyrelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil således ikke indebære indholdsmæssige ændringer af vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven. Forskellen vil alene være, at det vil være transportministeren, som vil træffe beslutning i forhold til

den konkrete sag om at fravige det fastlagte miljømål, hvis betingelserne herfor efter vandrammedirektivet, herunder i lyset af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne, er opfyldt. Den danske implementering af vandrammedirektivet, herunder i lyset af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne, vil således blive overholdt, og de foreslåede § 8, stk. 1 og 3, vil således ikke indholdsmæssigt ændre vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven. Der vil alene være tale om en processuel og kompetencemæssig forenkling for at sikre de bedst mulige rammer for at undgå forsinkelser af jernbaneprojekterne, hvor rettidig gennemførelse er af stor samfundsmæssig betydning. Dermed vil myndighedskompetencen samles for de miljøforhold, som vil blive reguleret i lovforslaget, hos transportministeren, jf. nærmere under lovforslagets specielle bemærkninger.

Det er forventningen, at transportministeren vil delegere de opgaver, som i bekendtgørelsen er tillagt Miljøstyrelsen, til Trafikstyrelsen. Bestemmelsens formål vil bl.a. være at sikre, at den kompetente myndighed efter bekendtgørelsen vil have forhåndskendskab til og dyb indsigt i jernbaneprojekterne, herunder de miljømæssige forhold, hvilket Trafikstyrelsen har som følge af styrelsens rolle som myndighed efter jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg. Trafikstyrelsen vil som statslig myndighed foretage høring af Miljøstyrelsen inden der vil blive truffet afgørelse, og koordinere behandlingen af jernbaneprojekterne med Miljøstyrelsen med henblik på at sikre efterlevelse af EU-retten, idet Miljøstyrelsen også har en særlig miljømæssig indsigt og tekniske fagkompetence, og på grundlag heraf træffe afgørelse. Trafikstyrelsen vil som led i konsekvensvurderingen forholde sig til bl.a. overholdelsen af de regler, som implementerer vandrammedirektivet, herunder i lyset af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne.

Transportministeren, og efter delegation Trafikstyrelsen, vil med henblik på fravigelse af miljømål efter den foreslåede § 8, stk. 3, påse, om betingelserne i miljømålsbekendtgørelsens § 4, stk. 2, er opfyldt samt orientere Miljøstyrelsen og den relevante kommune herom inden en eventuel fravigelse af de fastsatte miljømål. Den videre proces for eventuel fravigelse af fastlagte indsatser samt revidering af vandområdeplanerne, som Miljøministeriet og Miljøstyrelsen fortsat vil have ansvaret for, herunder indberetningen af de ændringer og forandringer i vandområdet, som jernbaneprojekterne vil kunne have medført, vil blive påset af Miljøstyrelsen og den relevante kommune parallelt med transportministerens, og efter delegation Trafikstyrelsens, vurdering af fravigelse af fastlagte miljømål.

Med den foreslåede bestemmelse vil kompetencen til at meddele tilladelser og varetage forhandling efter vandforsyningslovens §§ 26-27 samt tilladelse til udledning efter miljøbeskyttelseslovens § 28 blive flyttet. Trafikstyrelsen vil kunne fastsætte de nødvendige vilkår, mens hensynet til projekternes fremdrift vil blive sikret ved, at tilladelserne ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Tilsvarende vil kompetencen til at træffe afgørelse om fravigel-

se af fastlagte miljømål efter bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster blive flyttet til henholdsvis transportministeren og Trafikstyrelsen efter delegation.

Muligheden for at klage over disse afgørelser er allerede afskåret efter bekendtgørelsen. En eventuel prøvelse må således ske ved indbringelse for domstolene, hvor et søgsmål normalt kun tillægges opsættende virkning, såfremt domstolen efter en foreløbig vurdering af sagen finder det overvejende sandsynligt, at lovgivningen er tilsidesat på en måde, som kan føre til uoprettelig skade på miljøet. Hermed vil det blive sikret, at jernbaneprojekterne ikke forsinkes, hvilket kan have store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge, idet der er tale om en international jernbanekorridor, som forbinder Skandinavien med resten af Europa. Såfremt udvidelse af Københavns Lufthavn Station vil blive forsinket, vil det indebære risiko for, at jernbaneprojektet ikke vil være færdiggjort til åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt.

3.5. Ledninger

3.5.1. Gældende ret

Efter gældende ret følger det af § 77, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendig flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsproceduresloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder. For ledninger over, under eller langs banearial er tilsvarende bestemmelser indsat i jernbanelovens § 24 a, stk. 1 og 2 ved lov nr. 756 af 13. juni 2023.

Endvidere gælder gæsteprincippet i henhold til retspraksis på ulovbestemt grundlag for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H – dommen om Motoring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som "gæst" skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt var anbragt som "gæster" på private arealer, er således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106

(den nugældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

Af retspraksis om gæsteprincippet kan bl.a. endvidere fremhæves, at Højesteret i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H om Flintholm Station) har udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den nugældende vejlovs § 77) også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et ”sammensat anlægsprojekt”, uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

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

I dom af 15. februar 2022 (UfR 2022.1635 H om Aalborg Kloak) har Højesteret udtalt, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsanbringelsen beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der kan ligge i en sådan aftale. Højesteret fastslog i dommen, at anbringelsen af ledninger, der ikke beroede på en aftale men på en offentligretlig afgørelse (landvæsenskommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kunne begrunde anvendelsen af gæsteprincippet, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde det, herunder det nævnte gavemoment i almindelighed ikke kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning for, at arealejeren selv som ved andre arbejder på arealer skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, og det må kræve særlige holdepunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges. I dom af 14. marts 2022 (UfR 2022 2004 H om Holstebromotorvejen) fastslog Højesteret, at når der er aftalt erstatning for selve anbringelsen af ledninger, er tilladelse til at anbringe ledninger givet mod vederlag, og det ulovbestemte gæsteprincip finder derfor ikke som udfyldende regel anvendelse. I en sådan situation påhviler det arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at en ledning ikke skal ligge på gæstevilkår.

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

Af vejlovens § 79, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet

kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Tilsvarende bestemmelser er indsat i privatvejslovens § 70 b, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 24 c, stk. 1 og 2.

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

3.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I forbindelse med gennemførelsen af anlægsarbejderne, herunder i relation til udvidelsen af Københavns Lufthavn Station, vil flere ledninger blive påvirket, og det vil være nødvendigt at foretage arbejder på ledninger, herunder flytninger, omlægninger mv.

De nærmere undersøgelser i relation til etablering af overhalingsspor ved Kalvebod samt et vendespor ved Københavns Lufthavn Station kan tilsvarende afdække et behov for gennemførelse af ledningsarbejder.

For at sikre at jernbaneprojekterne i forhold til ledningsarbejder vil blive stillet som andre jernbaneprojekter eller vejprojekter, der gennemføres af henholdsvis Vejdirektoratet og Banedanmark, indeholder de foreslåede §§ 5-7 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af jernbaneprojekternes gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandling af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

Det forudsættes at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand, som udgangspunkt vil ske ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for vedkommende forsyningselskab. Nærværende lovforslag indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 5-7 og bemærkningerne hertil.

3.6. Skattefritagelse ved udbetaling af kompensation

3.6.1. Gældende ret

Efter gældende ret er erstatninger, der udbetales som en løbende ydelse, skattepligtige for modtageren, uanset hvad den løbende ydelse tjener som erstatning for.

Udbetales erstatningen som et engangsbeløb, afhænger den skattemæssige behandling for modtageren af, hvilke tab eller hvilken skade erstatningen er kompensation for. Hvis erstatningen er en kompensation for en del af indkomstgrundlaget, er den skattefri.

Ved erhvervelse af en erstatningssum, der dækker et formuetab, er det afgørende for skattefriheden, at der sker en sumudbetaling eventuel i form af en ratevis betaling af et beløb, der er fastsat på forhånd.

Efter ligningslovens § 7, nr. 38, er der med lov om ombygning af Aarhus H blevet indført en regel om, at kompensation og beløb ydet for gener og ulemper eller i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 7, stk. 1 og 2, er skattefri for modtageren.

3.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at der skal gælde samme regler for modtagere af kompensation efter regler, der forventes fastsat i medfør af den foreslåede § 3, som gælder for modtagere af erstatning efter § 7, stk. 1 og 2, i lov om ombygning af Aarhus H.

Det vurderes hensigtsmæssigt, at kompensationen i medfør af den ordning, som forventes fastsat af transportministeren, i alle tilfælde vil være skattefri for modtageren. Da kompensationen i øvrigt udmåles under forudsætning om skattefrihed, foreslås der med dette lovforslag, at der indsættes en henvisning i ligningslovens § 7, nr. 38.

Det foreslåede vil således medføre at kompensation og beløb ydet for gener og ulemper eller i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af den foreslåede § 3, er skattefri for modtageren.

Skattefriheden gælder, uanset om kompensationen ydes i form af midlertidigt ophold uden for eget hjem eller som kontant kompensation.

4. Konsekvenser for FN's verdensmål

Lovforslaget vurderes at ville understøtte opfyldelse af FN's verdensmål i forhold til mål 8 om anstændige jobs og økonomisk vækst, mål 9 om industri, innovation og infrastruktur samt mål 12 om ansvarligt forbrug og produktion.

I forhold til mål 8 om anstændige jobs og økonomisk vækst vil jernbaneprojekterne forventeligt have afledte positive konsekvenser for så vidt angår delmål 8.1, hvorefter den årlige økonomiske vækst pr. indbygger vil blive fastholdt i overensstemmelse med nationale forhold. Jernbaneprojekterne vil således forventeligt have afledte positive konsekvenser i forhold til dette delmål, idet kommende udbud

af entreprenøropgaver vil bidrage til øget vækst samt skabe jobs inden for bygge- og anlægsbranchen under jernbaneprojekternes anlægsfase.

I forhold til mål 9 om industri, innovation og infrastruktur kan jernbaneprojekterne have positive konsekvenser for så vidt angår delmål 9.1, hvorefter der skal udvikles pålidelig, bæredygtig og robust infrastruktur af høj kvalitet herunder regionale og grænseoverskridende infrastruktur for at støtte den økonomiske udvikling og menneskelig trivsel med fokus på lige adgang for alle til overkommelig pris. Efter jernbaneprojekterne er gennemført vil kapaciteten på Øresundsbanen blive forbedret, hvilket vil have afledte positive konsekvenser for den internationale, nationale og regionale jernbanetrafik. Endeligt vil muligheden for den grænseoverskridende trafik fra Sverige gennem Danmark og videre til Tyskland efter Femern Bælt-forbindelsens åbning blive styrket. Dette vil have en positiv effekt for særligt den jernbanebåret godstrafik, men også passagertrafikken vil opleve en markant forbedring.

Det forventes, at alle tog på strækningen inden for en årrække vil være elektriske, ligesom jernbaneprojekterne vil bidrage til at muliggøre "modal shift" fra vej til bane, hvilket vil bidrage til at nedbringe transportens samlede udledning af CO₂. Omvendt vil anlæg og drift af jernbanerne kræve både råstoffer (beton, stål m.v.) og energi. I såvel anlæg og drift vil der imidlertid blive arbejdet med råstof- og ressourcebesparende tiltag samt CO₂-reducerende løsninger gennem krav til leverandører, hvilket vurderes at understøtte delmål 9.4 (opgradering af infrastrukturen med henblik på øget bæredygtighed samt brug af rene og miljøvenlige teknologier og industrielle processer samt mere effektiv udnyttelse af ressourcer). Dette vil også understøtte mål 12 om ansvarligt forbrug og produktion gennem delmål 12.2 (bæredygtig forvaltning og effektiv udnyttelse af naturressource) samt delmål 12.5 (reducering af affaldsgenerering gennem forebyggelse, reduktion, genvinding og genbrug).

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

I aftalen om Infrastrukturplan 2035 blev der afsat 725,6 mio. kr. (2024-priser) til udvidelse af Københavns Lufthavn Station. Der blev afsat 416,3 mio. kr. (2024-priser) til etablering af overhalingsspor ved Kalvebod. Endelig blev der afsat 366,7 mio. kr. (2024-priser) til etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station. Med udskydelsen af igangsætning af et vendespor, anvendes midlerne fra vendesporet til jernbaneprojektet med overhalingsspor ved Kalvebod, hvorved det samlede budget for etablering af overhalingsspor ved Kalvebod er 783,0 mio. kr. (2024-priser).

Det forventes, at anlæg af overhalingsspor ved Kalvebod og udvidelsen af Københavns Lufthavn Station kan holdes inden for de samlede økonomiske midler. Der skal til gennemførelsen af et vendespor anvises ny finansiering hertil afhængig af den nærmere udformning.

Det forventes, at udgifter forbundet med lovforslaget kan holdes inden for de nuværende budgetrammer til de berørte jernbaneprojekter. Der vil i forhold til implementeringskonsekvenser for det offentlige være behov for administration af en eventuel kompensationsordning, hvilken vurderes at have en lille negativ konsekvens. Herudover vil lovforslaget reducere risikoen for forsinkelser af jernbaneprojekterne og dermed også fordyrelser for staten, hvilket vil have positive økonomiske konsekvenser.

Der forventes ikke at være behov for øget bevilling i forbindelse med lovforslaget, hvis der indføres en kompensationsordning. Det er Sund og Bælt Holding A/S' forventning, at de særligt genevoldende anlægsarbejder kan gennemføres i dagtimerne i forbindelse med udførelsen af udvidelsen af Københavns Lufthavn Station. Det kan dog ikke udelukkes, at det vil blive nødvendigt for projektets gennemførelse, at der skal udføres enkelte meget støjende aften- og natarbejder. Dog gælder det for overhalingsspor ved Kalvebod, at den nærmere udførelse ikke er fastlagt, og for vendespor ved Københavns Lufthavn Station, at den nærmere udformning og udførelse ikke er fastlagt. Omkostninger i forbindelse med tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem og kontant kompensation forventes at være af begrænset størrelse og vil kunne afholdes inden for de eksisterende budgetter for gennemførelse af jernbaneprojekterne. Der henvises til afsnit 3.3.2. i lovforslagets almindelige bemærkninger. Forslaget forventes dermed kun i begrænset omfang at have negative økonomiske konsekvenser for det offentlige, idet de eksisterende bevillinger ikke skal ændres.

Den foreslåede skattefritagelse vil være neutral over for de offentlige finanser, da den foreslåede kompensation vil blive fastsat under forudsætning om skattefritagelse. Skattefritagelsen vil ikke have negative konsekvenser for kommuner og regioner.

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

Lovforslaget vurderes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet forslaget vil fremme mobiliteten i Hovedstaden og Øresundsregionen, herunder til og fra Københavns Lufthavn til gavn for indbyggere, virksomheder, turister, forretningsfolk, kongresdeltagere m.m.

Jernbaneprojekterne vil indebære behov for arealerhvervelser, eventuelt ved ekspropriation. Der vil overvejende være behov for midlertidige arbejdsarealer m.v. i anlægsfaserne, og kun i mindre omfang vil det være nødvendigt med permanente arealerhvervelser til brug for jernbaneprojekterne. Der vil for de virksomheder, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, være midlertidige negative administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved korrespondance fra Sund og Bælt Holding A/S og ekspropriationsmyndighederne.

Der vil i anlægsperioderne blive gennemført en række led-

ningsarbejder nødvendiggjort af jernbaneprojekternes gennemførelse. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder vil afhænge af den enkelte lednings retsstilling. Det kan derfor have negative økonomiske konsekvenser for ledningsejerne. Dette vil bero på, om der er taget stilling til spørgsmålet i eventuelle tilladelser eller aftaler. Såfremt der ikke vil blive taget stilling til spørgsmålet, er det Transportministeriets vurdering, at ledningsejer vil skulle betale for omlægningen, da det såkaldte gæsteprincip vil gælde i det tilfælde. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 3.5 om ledninger.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Det foreslås med lovforslaget at afskære klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser vedrørende jernbaneprojekterne, som træffes efter den foreslåede § 8, hvilket primært vil vedrøre miljølovgivningen. Transportministeren kan endvidere efter den foreslåede § 9, stk. 2, fastsætte regler om, at afgørelserne for så vidt angår tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation ikke skal kunne påklages. Dette vil have negative administrative konsekvenser for borgerne.

Forslaget om afskæring af klageadgange er fundet nødvendigt af hensyn til jernbaneprojekternes fremdrift og økonomi samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både jernbaneprojekterne og beboere mv. i anlægsperioderne. Afgørelserne vil som altid kunne indbringes for domstolene, dog med de frister, der fremgår af den foreslåede § 10.

Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod vil indebære behov for midlertidige arealerhvervelser, eventuelt ved ekspropriation til brug for arbejdsarealer m.v. i anlægsfaserne. Der vil for de foreninger, borgere mv., der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, være midlertidige negative administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. De berørte foreninger vil blive inddraget direkte ved korrespondance fra Sund og Bælt Holding A/S og ekspropriationsmyndighederne.

8. Klimamæssige konsekvenser

Der vil være en CO₂-udledning i forbindelse med anlæg af jernbaneprojekterne. Størrelsen på denne CO₂-udledning er for anlæg af Københavns Lufthavn Station opgjort til ca. 5.500 tons CO₂-eq. For anlæg af overhalingsspor ved Kalvebod er CO₂-udledningen opgjort til ca. 12.000 tons CO₂-eq, mens det for vendespor ved Københavns Lufthavn Station er opgjort til ca. 2.000 tons CO₂-eq. Sidstnævnte er dog afhængig af den endelige udformning.

Jernbaneprojekterne på Øresundsbanen vil være med til at skabe et mere attraktivt togprodukt for passagererne og bedre kapacitet til godstogstrafikken. Dette vil øge muligheden for, at der kan ske en overflytning fra henholdsvis biltrafik til persontog og fra lastbiler til godstog, hvilket vil give en reduktion i CO₂-udledningen fra transportsektoren.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Lovforslaget vil have miljømæssige konsekvenser, idet borgere og dyr kan risikere yderligere støjforurening, som ellers ikke ville være påført.

Den foreslåede ordning, hvorefter miljøbeskyttelsesloven kan fraviges, vil dog alene omfatte situationer, hvor det vil være nødvendigt for gennemførelse eller at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af jernbaneprojekterne, og ordningen vil betyde, at transportministeren kun efter en konkret vurdering vil få mulighed for at fastsætte regler om støj og vibrationer, som måtte opstå som følge af arbejder forbundet med gennemførelse af de tre jernbaneprojekter, hvorefter lov om miljøbeskyttelse vedrørende støj og vibrationer og regler udstedt i medfør heraf ikke vil finde anvendelse.

Det bemærkes, at tilladelser, herunder tilladelser efter miljølovgivningen samt eventuel tilladelse fra Trafikstyrelsen efter jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg (tidligere kaldet ”VVM-tilladelse”) vil blive indhentet administrativt efter de gældende regler. Dette med undtagelse af fravigelserne i dette lovforslag.

I relation til arealforhold vil gennemførelse af de tre jernbaneprojekter kræve permanent og midlertidig rådighed over en række arealer, herunder arealer som er ejet af Københavns Lufthavn. Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 3.2. om ekspropriation.

10. Forholdet til EU-retten

10.1. VVM-direktivet

Jernbaneprojekterne vil blive behandlet efter reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a, som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved 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 (VVM-direktivet) for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

Tilladelse fra Trafikstyrelsen efter jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg (tidligere kaldet ”VVM-tilladelse”), vil blive indhentet administrativt efter de gældende regler.

10.2. Århus-konventionen

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

Lovforslaget vil også leve op til kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere IPPC-direktiv) for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse. Direktivet er gennemført af Den Europæiske Union som kontraherende part under Århuskonventionen.

Efter Århuskonventionens artikel 9, stk. 3, 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. Ikkestatslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5. Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i VVM-direktivets artikel 11. Det følger af Århuskonventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative og retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilt EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge civilt søgsmål.

Efter Århuskonventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed inklusiv foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelig og ikke uoverkommeligt dyre. Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århuskonventionen og VVM-direktiv m.v. Efter dansk praksis kan enhver, der har retligt interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århuskonventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der vil være omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje

for de berørte parter, hvilket sikres ved den foreslåede § 10. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

10.3. Vandrammedirektivet, herunder drikkevands- og grundvandsdirektiverne

Det overordnede formål med vandrammedirektivet, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23/10 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger, er at fastlægge en ramme for beskyttelse af vandløb og søer, overgangsvande, kystvande og grundvand, som blandt andet forebygger yderligere forringelse og beskytter og forbedrer vandøkosystemernes tilstand, jf. direktivets artikel 1. Der er derfor efter direktivet forbud mod at godkende projekter, der medfører forringelser af overfladevandområder og grundvandsforekomster omfattet af et indsatsprogram, som eller hindrer opfyldelse af de fastsatte mål for den pågældende vandforekomst. Dette følger af direktivets artikel 4, stk. 1.

I vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7, indgår muligheden for at fravige de opstillede miljømål for et givent vandområde. EU-Domstolen har C-461/13 (Weser-dommen) bemærket, at adgangen til at fravige vandrammedirektivet kun gælder på den betingelse, at der er taget alle praktisk gennemførlige skridt for at mindske den skadelige indvirkning på den pågældende vandforekomsts tilstand, og indsatsprogrammerne og vandområdeplanerne er blevet tilpasset som følge heraf.

Miljømålsbekendtgørelsens § 4, stk. 3, indebærer, at Miljøstyrelsen efter anmodning fra en myndighed og efter en konkret vurdering kan træffe afgørelse om at fravige de fastlagte miljømål, hvis den manglende forebyggelse af forringelse af en grundvandsforekomsts tilstand skyldes ændringer af overfladevandområdets fysiske karakteristika eller i grundvandsforekomstens niveau, som eksempelvis er forårsaget af jernbaneprojekter. Med lovforslaget foreslås det, at det alene er beføjelsen til at fravige de fastlagte miljømål fra miljøministeren og Miljøstyrelsen, som forskydes til transportministeren. Det er hensigten, at transportministeren inden for rammerne af den til enhver tid gældende bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster vil varetage de kompetencer, som er tillagt miljøministeren og Miljøstyrelsen. Det er forventningen, at transportministeren vil delegerede opgaver, som i bekendtgørelsen er tillagt Miljøstyrelsen, til Trafikstyrelsen. Den foreslåede bestemmelse vil således ikke indebære indholdsmæssige ændringer af vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven.

Det er i denne sammenhæng væsentligt at fremhæve, at en eventuel fravigelse af miljømålet skal ske inden for rammene af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne, samt fravigelse heraf kun kan ske under opfyldelse af vandrammedirektivets betingelser herfor, jf. vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7. Betingelserne er implementeret i miljømålsbekendtgørelsens § 4, stk. 2.

Drikkevandsdirektivet forudsætter, at beskyttelsen af drikke-

vandsressourcerne indgår i den generelle vandplanlægning, hvor der i overensstemmelse med vandrammedirektivets bestemmelser skal foretages en karakterisering af indvindingsoplande for indvindingssteder og identificering af farer og farlige hændelser, der kan medføre forringelse af vandkvaliteten.

Formålet med grundvandsdirektivet er at forebygge og bekæmpe forurening af grundvandet i Den Europæiske Union (EU). Direktivet indeholder procedurer til vurdering af grundvandets kemiske status og foranstaltninger til at reducere niveauet af forurenende stoffer. Direktivet har også fokus på beskyttelse af de grundvandsafhængige økosystemer og grundvandsøkosystemer. Den kemiske grundvands-tilstand må ikke medføre væsentlige eller signifikante beskadigelser af terrestriske økosystemer.

Grundvandsdirektivet fastsætter de foranstaltninger til at forebygge og kontrollere forurening af grundvandet. Direktivet er fastsat i medfør af vandrammedirektivet, og det fastslår bl.a., at de indsatsprogrammer, der udarbejdes efter vandrammedirektivet, også skal omfatte indsatsen i forhold til grundvandsforekomsternes målopfyldelse.

Hvis miljømålet fraviges, skal det således sikres, at fravigelsen sker inden for rammerne af den danske implementering af drikkevands- og grundvandsdirektiverne, og at fravigelsen er forenelig med beskyttelsen af arter og naturtyper efter habitatdirektivet, jf. også afsnit 10.5. Fravigelse af fastlagte miljømål kan kun ske under opfyldelse af betingelserne i miljømålsbekendtgørelsens § 4, stk. 2. Betingelserne er en implementering af vandrammedirektivets artikel 4, stk. 7.

10.4. Havstrategidirektivet

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), at en god miljøtilstand i havmiljøet skal etableres eller fastholdes i alle medlemsstaters havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet udarbejdes hvert 6. år nye havstrategier. En havstrategi beskriver bl.a. god miljøtilstand og fastsætter miljømål for 11 forskellige deskriptorer. Endvidere indeholder det et indsatsprogram. Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål og indsatsprogrammer, der er fastsat i havstrategien.

Havstrategiloven og Danmarks havstrategi omfatter alle havområder herunder havbund og undergrund, på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på havområder, der strækker sig ud til 1 sømil uden for basislinjen i det omfang, de er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsats, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter miljømålsloven. Havstrategien indeholder

også en vurdering af de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet.

Det forudsættes, at havstrategidirektivets overholdelse vil indgå i den konkrete behandling af de jernbaneprojekter, som vil være omfattet af lovforslaget.

10.5. Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet

I medfør af Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planer (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

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

Habitatdirektivet indebærer en streng beskyttelse af bestemte naturtyper (Natura 2000-områder) og arter (bilag IV-arter). For så vidt angår Natura 2000-områder må disse ikke udsættes for en påvirkning, som indebærer en skade på områdets integritet, men bilag IV-arterne er beskyttet mod navnlig forsætlig indfangning og drab samt beskadigelse af yngle- og rasteområder.

Trafikstyrelsen vil som kompetent myndighed for de i lovforslaget omhandlede projekter påse overholdelsen af habitat- og fugledirektivet i medfør af jernbanelovens kapitel 6 a.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 13. november 2023 til den 11. december 2023 (fire uger) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

12. Sammenfattende skema

	Positive	Negative
	konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)	konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konse-	Lovforslaget mindsker risikoen	Omkostning til eventuel kom-

Amager Lawn Tennisklub, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, BK Amager, BAT-Kartellet, Bauhaus, Børnes Dyremark, Centralorganisationen af 2010 (CO2010), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Energi, Dansk Energinet, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Fjernvarme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk , Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Mobilitet, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Maskinstationer og Entreprenører, Danske Regioner, Danske Vandværker, DB Cargo Scandinavia A/S, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Domstolsstyrelsen, DONG Energy (Ørsted), DPT, DSB, DTU Transport, Energi- og Olieforum, Energiklagenævnet, Energinet.dk, Energitilsynet, Foreningen af Rejsearrangører i Danmark, Foreningen Det Grønne Knæ, Grundejerforeningen Ved Lufthavnen, Haveforeningen Sydhavn, Haveforeningen Frederikshøj, Haveforeningen Frederiksholm, Haveforeningen Havebyen Mozart, Haveforeningen Ny Kongens Enghave, Haveforeningen Solskrænten, Haveforeningen Kalvebod, Haveforeningen Musikbyen, Hector Rail AB, HK Trafik og Jernbane, HMN Naturgas I/S, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, Institut for planlægning – Aalborg Universitet, Jernbanenævnet, Kastrup Boldklub, Kastrup Kirkegård og Kirkekontor, Kastrup Magleby Badmintonklub, Kastrupgårdsskolen, KFUM Spejderne Kastrup, Kolonihaveforbundet, Kongens Enghave Lokatudvalg, Karensminde Kulturhus, Københavns Kommune, Københavns Lufthavne A/S, Københavns Vandforsyning – Hofor, Livet med Handicap (LEV), Lokaltog A/S, Metroselskabet I/S, Metroservice A/S, Midttrafik, NOAH-Trafik, Rambøll, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, SEAS NVE, SFO Frøen, SFO Valhalla, Skånetrafik- en/Region Skåne, Spontinisvej 22-24 (Børnehaven Benedikttegården), Spontinisvej 44-46, Sund og Bælt Holding A/S, Sydhavnstippen (Grøn Agenda Sydhavn), Sydhavnstippens Naturpleje, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Transdev, Transportbranchens Leverandører, Trekanten Bådforening, Tårnby Curlingclub, Tårnby Forsyning, Tårnby Kommune, Tårnby Ungecenter, Udviklingsselskabet By & Havn I/S, Valbyparkspejderne og Øresundsbro Konsortiet.

kvenser for stat, kommuner og regioner	for forsinkelser og fordyrelser af opgradering af Øresundsbanen.	pensation, som dog holdes inden for eksisterende bevilling.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Der vil være behov for administration af en eventuel kompensationsordning.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Positive erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forbedring af mobiliteten i Hovedstaden og Øresundsregionen.	Der skal i anlægsperioderne gennemføres en række ledningsarbejder nødvendiggjort af jernbaneprojekternes gennemførelse. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling. Det kan derfor have økonomiske konsekvenser for ledningsejerne.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Der vil være administrative konsekvenser så længe eventuelle ekspropriationsforretningerne mv. foregår.
Administrative konsekvenser for borgerne	Hvis naboer til de tre jernbaneprojekter bliver udsat for meget støjende aften- og nattearbejder, kan de få midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation.	Der afskæres administrative klageadgange for borgerne i forhold til afgørelser om anlægsprojekterne inden for visse dele af miljølovgivningen. Der vil være administrative konsekvenser så længe eventuelle ekspropriationsforretningerne mv. foregår.
Klimamæssige konsekvenser	Jernbaneprojekterne er med til at skabe muligheden for et mere attraktivt togprodukt, hvilket muliggøre en reduktion i CO ₂ -udledning.	Der vil være en CO ₂ -udledning i forbindelse med anlægsfaserne af jernbaneprojekterne.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Naboer til Øresundsbanen samt dyr risikerer at opleve en forøget støj- og vibrationsforurening i forbindelse med anlægsarbejderne. Jernbaneprojekterne indebærer arealindgreb.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen).	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/ Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i *stk. 1*, at loven omfatter følgende jernbaneprojekter, som gennemføres inden for de områder, der fremgår af lovens bilag 1-3:

- 1) Udvidelse af Københavns Lufthavn Station.
- 2) Etablering af overhalingsspor ved Kalvebod.
- 3) Etablering af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station.

Det foreslåede vil medføre, at jernbaneprojekterne vil kunne gennemføres inden for de områder, der fremgår af lovens bilag 1-3.

For en nærmere beskrivelse af udformningen af jernbaneprojekterne henvises til afsnit 3.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås i *stk. 2*, at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber kan projektere og anlægge jernbaneprojekterne nævnt i *stk. 1*.

Det foreslåede vil medføre, at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber hermed vil kunne forestå anlæg af de nødvendige anlæg og faciliteter samt foretage andre nødvendige dispositioner til gennemførelsen af jernbaneprojekterne.

Lovforslagets bestemmelser vil udgøre de særlige rammer for jernbaneprojekternes gennemførelse. I det omfang lovforslaget ikke regulerer særlige forhold, vil jernbaneprojekterne blive gennemført inden for de sædvanlige regler, herunder krav om tilladelser efter miljølovgivningen. Disse tilladelser vil således fortsat skulle indhentes administrativt af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, inden anlægsarbejderne kan igangsættes.

Til § 2

Ifølge miljøbeskyttelseslovens § 65 er det som udgangspunkt kommunalbestyrelsen i en given kommune, der fører tilsyn med, om reglerne i miljøbeskyttelsesloven og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes. Kommunalbestyrelsen har dermed kompetencen til at regulere forhold vedrørende forurening og gener, herunder støj og vibrationer fra anlægsarbejder.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan fastsætte regler om støj og vibrationer fra anlægget af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, *stk. 1*.

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren vil få bemyndigelse til at kunne fastsætte regler om støj og vibrationer. I sådanne tilfælde vil lov om miljøbeskyttelse samt regler og lokale forskrifter udstedt og eventuelle afgørelser

truffet i medfør heraf om støj og vibrationer ikke finde anvendelse på jernbaneprojekterne, jf. den foreslåede *stk. 2*.

Transportministeren vil i medfør af den foreslåede *stk. 1* kunne varetage beskyttelseshensynene efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 i en bekendtgørelse ved at fastsætte regler om tærskelværdier for den tilladelige støj og vibrationer, der udgår fra de støjende arbejder, som gør det muligt at gennemføre de pågældende jernbaneprojekter.

Det forventes, at transportministeren i de tilfælde vil tage udgangspunkt i principperne i miljøbeskyttelsesloven. Der forventes som udgangspunkt ikke et lavere beskyttelsesniveau end normalt, medmindre væsentlige hensyn til jernbaneprojekternes gennemførelse tilsiger det.

Det forventes, at gennemførelsen af jernbaneprojekterne vil blive tilrettelagt således, at de ikke påfører omgivelserne unødige miljømæssige gener, og det forventes, at det i videst muligt omfang vil blive planlagt således, at de mest støjende og vibrerende aktiviteter vil blive udført i dagtimerne. Dette vil kunne begrænse generne for de fleste naboer. Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af togtrafikken og den praktiske gennemførelse af jernbaneprojekterne, at det kan det blive nødvendigt, at der skal udføres støjende aften- og natarbejder.

Det er forventningen, at det vil være en betingelse for, at transportministeren kan fastsætte regler om støj og vibrationer, at en efterlevelse af gældende regler vil indebære en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af jernbaneprojektet eller, at jernbaneprojektet slet ikke kan gennemføres. Om betingelsen vil være opfyldt, vil bero på en konkret vurdering ud fra bl.a. karakteren af arbejderne. Det forventes, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af jernbaneprojektet vil være omfattet. Eksempelvis forventes en mindre forsinkelse, som ikke har betydning for den samlede tidsplan, ikke at være tilstrækkeligt til at begrunde, at transportministeren vil fastsætte regler om støj og vibrationer. Omvendt vil der i særlige tilfælde, hvor en forsinkelse på eksempelvis få dage helt konkret vil kunne medføre vidtrækkende konsekvenser for den samlede tidsplan og dermed for den rettidige gennemførelse af et samlet jernbaneprojekt, efter omstændighederne være tale om en forsinkelse af væsentlig betydning.

Det forventes, at vurderingen af, hvorvidt der vil være tale om en væsentlig fordyrelse af jernbaneprojektet, ligeledes vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et hensyn, om det pågældende jernbaneprojekt vil blive fordyret med samlede udgifter af en størrelse, der må anses at ligge ud over, hvad der måtte være almindelige og forventelige fordyrelser.

Det er forventningen, at berørte naboer til jernbaneprojektet vil kunne tilbydes midlertidigt ophold uden for eget hjem

eller kontant kompensation, jf. den foreslåede § 3, stk. 1, jf. nedenfor, såfremt transportministeren udnytter hjemlen i den foreslåede § 2.

Det foreslås i *stk. 2*, at regler fastsat i medfør af stk. 1 kan fravige lov om miljøbeskyttelse samt regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf.

Det foreslåede vil medføre, at såfremt transportministeren fastsætter regler om støj og vibrationer i henhold til den foreslåede stk. 1, vil anlægsarbejderne omfattet af lovforslaget være reguleret af disse regler, og miljøbeskyttelsesloven samt regler, påbud eller forbud udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf for så vidt angår støj og vibrationer ikke længere finder anvendelse. Der henvises i øvrigt til afsnit 3.3. i de almindelige bemærkninger.

Til § 3

Efter gældende ret vurderes det ikke muligt for Sund og Bælt Holding A/S at tilbyde berørte borgere kompensation for aften- og natarbejder i forbindelse med de konkrete jernbaneprojekter, medmindre dette er særskilt reguleret ved lov.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan fastsætte regler om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af § 1, og som er omfattet af regler udstedt efter § 2, stk. 1.

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at der vil kunne gives tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som vil være naboer til jernbaneprojekter omfattet af § 1. Det er forventningen, at tilbud om kompensation vil ske efter anmodning fra beboere, som er naboer til jernbaneprojekter.

Den foreslåede kompensationsordning med tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere vil skulle være betinget af, at transportministeren har fastsat regler om støj og vibrationer fra anlægget af jernbaneprojekterne efter den foreslåede § 2, stk. 1.

Det er forventningen, at den kontante kompensation alene vil skulle gælde for meget støjende anlægsarbejder, der vil blive udført om aftenen og natten, og for så vidt angår det foreslåede tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem, er det alene tiltænkt, at tilbuddet vil skulle gælde for meget støjende anlægsarbejder, der vil blive udført om natten.

Det forventes, at beboere, som vil være naboer til støjende arbejder, vil skulle varsles, før arbejderne påbegyndes. Såfremt transportministeren fastsætter tærskelværdier for tilladelige støj og vibrationer efter den foreslåede § 2, stk. 1, er det forventningen, at berørte naboer samtidigt vil skulle vejledes om, at det vil være muligt at modtage tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kom-

pensation, hvis transportministeren har fastsat regler efter § 3, stk.1.

Det er forventningen, at transportministeren vil fastsætte regler om, at naboer, der ønsker ophold uden for eget hjem, efter anmodning herom vil kunne modtage et sådan tilbud. Det forventes, at der vil være tale om ophold på et nærliggende hotel eller lignende. Det forventes således ikke, at ordningen vil indebære tilbud om en egentlig genhusning, eller at eventuelle øgede transportomkostninger, der måtte være forbundet med opholdet, vil være omfattet af ordningen. Det er forventningen, at naboer, der ønsker at modtage kontant kompensation, ligeledes vil kunne modtage dette efter anmodning.

Taksterne for kompensationen og de nærmere rammer for ansøgning om og udbetaling af kompensationen mv. forventes udmøntet ved bekendtgørelse. Bestemmelsen forventes delegeret til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, jf. den foreslåede § 9.

Det foreslås i *stk. 2*, at pengebeløb ydet efter reglerne i stk. 1 ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.

Det foreslåede vil medføre, at pengebeløb ydet i medfør af kompensationsordningen, såfremt denne vil blive fastsat efter § 3, ikke vil komme til at indgå ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og ikke vil medføre reduktion af sådanne ydelser. Det forventes, at dette vil gælde for både for ydelser til dækning af tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem og til kontant kompensation.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.3.2. i de almindelige bemærkninger.

Til § 4

Af grundlovens § 73, stk. 1, fremgår det, at ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning, jf. stk. 1, 3. pkt.

Det følger af jernbanelovens § 30, at transportministeren til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, kan iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i § 30, stk. 2. Det følger af de specielle bemærkningerne til jernbanelovens § 30, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), tillæg A, L 162 som fremsat, side 48, begrænses bestemmelsens anvendelsesområde dog for selskabers muligheder for at foretage ekspropriation efter bestemmelsen. Når der er tale om et selskab, er det en forudsætning, at selskaber har fået beføjelsen til at kunne ekspropriere, delegeret ved udtrykkelig lovhjemmel, som i givet fald vil fremgå af den lov, hvormed

selskabet er stiftet, eller den lov, hvor selskabet får bemyndigelse til at anlægge et konkret baneprojekt.

I § 20 i lov om Sund og Bælt Holding A/S bemyndiges transportministeren til for selskaber reguleret af eller oprettet i henhold til lov om Sund og Bælt Holding A/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, der er nødvendig til drift og vedligeholdelse af de i loven omhandlede anlæg. Ekspropriationen sker efter reglerne ekspropriationsprocesloven, jf. § 20 i lov om Sund og Bælt.

Det følger således af bestemmelsen i § 20 i lov om Sund og Bælt Holding A/S, at Sund og Bælt Holding A/S ikke har hjemmel til at foretage ekspropriation til gennemførelsen af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren bemyndiges på vegne af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber ved ekspropriation at erhverve de arealer, bygninger og rettigheder, der er nødvendige for gennemførelse og drift af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1.

Det foreslåede vil medføre, at bemyndigelsen vil give transportministeren hjemmel til på vegne af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads mv. Det er forventningen, at når anlægsarbejderne færdiggøres, vil de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt blive reetableret og leveret tilbage til den oprindelige ejer.

De nødvendige arealer og ejendomme m.v. kan være arealer og ejendomme, der permanent skal bruges til gennemførelse og drift af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1. Der kan enten være tale om totalekspropriation eller en delvis ekspropriation afhængig af, hvor stor en del af den pågældende ejendom der er brug for til gennemførelse og drift af jernbaneprojekterne.

Det foreslås i *stk. 2*, at ekspropriation efter denne bestemmelse sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det foreslåede vil medføre, at ekspropriationerne vil ske efter reglerne herom i ekspropriationsprocesloven.

I *stk. 3* foreslås det, at erstatningen efter stk. 3 fastsættes efter § 103 i lov om offentlige veje m.v., hvorefter erstatningen fastsættes efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Til § 5

Det følger af § 77, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslo-

vens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og i byer og bymæssige områder. For ledninger over, under eller langs banearreal er tilsvarende bestemmelser indsat i jernbanelovens § 24 a, stk. 1 og 2 ved lov nr. 756 af 13. juni 2023.

Endvidere gælder gæsteprincippet i henhold til retspraksis på ulovbestemt grundlag for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Der henvises til afsnit 3.5.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger for nærmere herom.

Det foreslås i *stk. 1*, at arbejder på ledninger i eller over arealer i områder, hvor jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber under gennemførelsen af jernbaneprojekterne, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

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

Det foreslås i *stk. 2*, at stk. 1, ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt

- 1) ved aftale,
- 2) ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller
- 3) ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40, i lov om vandforsyning m.v.

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

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

Det vil medføre, at det bliver præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer. For ledningsarbejder inden for offentligt vejareal følger det af vejlovens § 77, stk. 3 og for ledninger over, under eller langs banearreal følger dette af jernbanelovens § 24 b, stk. 1. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis desuden, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne, men med forslaget til stk. 3 præciseres dette.

Med de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 5, skabes der i loven klarhed over, at gæsteprincippet finder anvendelse i forhold til arbejder på ledning i eller over arealer

i området, hvor jernbaneprojekterne skal gennemføres, og dermed uanset om de berørte ledningsanlæg ligger i eller over vejarealer, jernbanearerale eller andre offentlige private ejendomme, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Det foreslåede vil endvidere medføre, at jernbaneprojekterne i forhold til ledningsarbejder vil blive stillet som andre jernbaneprojekter eller vejprojekter, der gennemføres af henholdsvis Vejdirektoratet og Banedanmark. Med bestemmelsen vil det blive præciseret, hvorledes omkostningerne vil skulle afholdes i henseende til ledningsomlægninger.

Der henvises til afsnit 3.5.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 6

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

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

Tilsvarende bestemmelser er indsat i privatvejslovens § 70 b, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 24 c, stk. 1 og 2.

Det foreslås i *stk. 1*, at i forbindelse med gennemførelsen af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, skal Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber tage hensyn til ledninger omfattet af § 5 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at selskabet vil skulle koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a. ved så tidligt som muligt at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v. Ledningsejeren vil få mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, såfremt dette vil medføre, at ledningsejeren vil skulle afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 6, stk. 1, svarer for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer til bestemmelserne i vejlovens § 79, stk. 1 og 2, og for ledninger i eller over private fællesveje eller udlagte private fællesveje svarer bestemmelsen til bestemmelserne i privatvejslovens § 70 b, stk. 1 og 2. Tilsvarende bestemmelser

for ledninger over, under eller langs banearreal er indsat i jernbanelovens § 24 c, stk. 1 og 2.

Det foreslås i *stk. 2*, at såfremt der ikke kan opnås enighed mellem Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber og ejere af ledninger omfattet af § 5 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Det foreslåede vil medføre, at selskabet, hvis forholdene gør det nødvendigt, vil skulle rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som vil afgøre, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre love, herunder lov om en Cityring, lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og lov om ombygning af Aarhus H. Det bemærkes, at der for nærværende lovforslag ikke er tale om en sædvanlig anlægslov, da tilladelser, herunder miljøtilladelse mv., vil blive indhentet administrativt efter gældende regler. Dette med undtagelse af fravigelserne i dette lovforslag.

Det vil være en forudsætning, at selskabet forinden vil have søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både jernbaneprojektet og ledningsejeren, jf. den foreslåede § 6, stk. 1.

Bestemmelsen vil fastsætte, hvad der vil gælde, såfremt der ikke vil kunne opnås enighed mellem selskabet og ejere af ledninger omfattet af den foreslåede § 5 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, vil skulle tilrettelægges. Herved vil det blive sikret, at jernbaneprojekterne vil kunne gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

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

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til jernbaneprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinket jernbaneprojektet. Særlige tilfælde vil således eksempelvis kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder vil medføre store fordyrelser eksempelvis i form af erstatninger eller compensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Transportministeren har tilsvarende kompetence i de love, som er nævnt ovenfor. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som

minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Uanset bestemmelsen vil det gælde, at transportministeren kan lade Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber udføre ledningsarbejder for egen regning i de tilfælde, hvor ledningsejeren ikke kan identificeres. Bestemmelsen vil – ligesom bestemmelsens første led – sikre, at jernbaneprojektet ikke forsinkes, fordi det ikke er muligt at identificere ejeren af ledningerne.

Den foreslåede bestemmelse i § 6, stk. 3, svarer desuden for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4. Tilsvarende bestemmelser for ledninger over, under eller langs banearreal er indsat i jernbanelovens § 24 c, stk. 4.

Til § 7

I forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt efter ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1 kan ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger.

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

Det foreslås i *stk. 1*, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 5 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 6 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse præcisere således, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven vil få kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 5 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 6, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt vil skulle behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til jernbaneprojekterne.

Det vil blive forudsat, at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber og ledningsejeren så vidt muligt vil indgå aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke vil kunne nå til enighed om den tekniske løsning, vil spørgsmålet kunne forelægges kommissionen. Dette vil dog ikke gælde, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. den foreslåede § 5, stk. 2, da ekspropriations-

kommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

Det foreslås i *stk. 2*, at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom anvendelse.

Erstatningen vil helt kunne bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele (generelle og/eller specielle) for ejeren end det tab, der vil blive påført ejeren ved foranstaltningen.

Til § 8

Det foreslås i *stk. 1, 1. pkt.* at Trafikstyrelsen træffer afgørelse og varetage forhandlinger vedrørende anlægget af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1, efter §§ 26-27 i lov om vandforsyning m.v. samt § 28, stk. 1 og 3, og § 30, stk. 1-3 i lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf.

Det foreslås i *stk. 1, 2. pkt.*, at Trafikstyrelsen påser, at afgørelser m.v. i medfør af første punktum overholdes.

Den foreslåede bestemmelse vil ikke indebære indholdsmæssige ændringer af vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven, men alene en ændring af myndighedskompetencen. Jernbaneprojekterne omfattet af den foreslåede § 1, stk. 1, vil således blive gennemført i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler og fortolkning heraf, som måtte komme til udtryk gennem praksis, som denne fastlægges af EU-Domstolen, de danske domstole samt Miljø- og Fødevareklagenævnet og Planklagenævnet. Kompetencefordelingen vil således ikke ændre indholdsmæssigt på de retlige rammer som følger af vandrammedirektivet. Hertil vil retlige krav og forpligtigelser efter drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne ligeledes skulle tages i betragtning ved projekternes gennemførelse.

Det foreslåede vil således medføre, at Trafikstyrelsen vil overtage kompetencen til at føre tilsyn med og påse overholdelsen af tilladelser og forhandlingsresultatet efter bestemmelser omfattet af stk. 1, 1. pkt. Trafikstyrelsen vil blive forpligtet til at bringe eventuelle ulovlige forhold til ophør, medmindre der vil være tale om forhold af ganske underordnet betydning, jf. vandforsyningslovens § 65, stk. 3, og miljøbeskyttelseslovens § 68. Som en naturlig følge heraf foreslås det således også, at det vil være Trafikstyrelsen, som vil kunne træffe afgørelse, herunder meddele påbud eller forbud efter miljøbeskyttelseslovens § 30, stk. 1-3. Med forslaget vil det blive sikret, at lovens ordning vil blive opretholdt, og fremdriften vil blive sikret ved, at den myndighed, som har meddelt tilladelse eller forestået forhandling, tillige vil være den myndighed, som er forpligtet til at føre tilsyn med overholdelsen heraf. Trafikstyrelsen vil som statslig myndighed foretage høring af Miljøstyrelsen og den relevante kommune, idet Miljøstyrelsen og den relevante kommune har en særlig miljømæssige indsigt og teknisk fagkompetence om forholdene, og på grundlag heraf træffe afgørelse.

Bestemmelsen vil alene indebære en flytning af kompetencen, herunder til at træffe afgørelse om tilladelse, påbud og forbud henholdsvis varetage forhandling med selskabet, og Trafikstyrelsen vil følgelig være forpligtet til at overholde gældende ret, som denne måtte blive fastlagt af navnlig EU-Domstolen, de danske domstole samt Miljø- og Fødevarerklagenævnet og Planklagenævnet.

Ved den foreslåede stk. 1, 2. pkt., vil Trafikstyrelsen endvidere skulle påse, at afgørelser mv. i medfør af en foreslåede stk. 1, 1. pkt. overholdes. Hermed vil vandforsynings- og miljøbeskyttelseslovens eksisterende ordning blive videreført, samt det vil blive sikret en konsekvent forfølgelse af hensynet til sikring af fremdriften af jernbaneprojekterne

Det foreslås i *stk. 2*, at Trafikstyrelsens afgørelse efter *stk. 1*, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Med bestemmelsen foreslås det, at klageadgangen i forhold til de af § 8, stk. 1 nævnte love afskæres. Bestemmelsen indebærer blandt andet, at jernbaneprojekterne ikke risikerer at blive forsinket af eventuelle klager til Miljø- og Fødevarerklagenævnets over kommunens afgørelser, hvorfor en afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn. Tilsvarende indebærer bestemmelsen, at Trafikstyrelsens eventuelle tilsynsafgørelser ikke vil kunne påklages til Miljø- og Fødevarerklagenævnet efter vandforsyningslovens § 75, stk. 1. Bestemmelsen vil ikke ændre ved, at afgørelserne kan indbringes for domstolene under iagttagelse af søgsmålsfristen i den foreslåede § 10.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren udøver beføjelser fastsat i medfør af § 13 i lov om vandplanlægning om fravigelse af fastsatte miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster for anlægget af jernbaneprojekterne nævnt i § 1, stk. 1.

Med bestemmelsen foreslås det, at transportministeren i forbindelse med anlægget af jernbaneprojekterne vil kunne udøve beføjelserne til at fravige miljømål efter den til enhver tid gældende bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, som er tillagt miljøministeren og Miljøstyrelsen. Det er forventningen, at transportministeren vil delegere de opgaver, som varetages af Miljøstyrelsen, til Trafikstyrelsen. Bestemmelsen vil alene indebære en flytning af kompetencen til transportministeren og Trafikstyrelsen til udøvelse af miljøministerens eller Miljøstyrelsens beføjelser til at fravige miljømål efter § 4, stk. 3, i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster.

Den foreslåede bestemmelse vil således ikke indebære indholdsmæssige ændringer af vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven, men alene en ændring af myndighedskompetencen for så vidt angår adgangen til at fravige miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster. Jernbaneprojekterne omfattet af den foreslåede § 1, stk. 1, vil således blive gennemført i overensstemmelse med de til enhver tid gældende regler og den fortolkning heraf, som

måtte komme til udtryk gennem eksempelvis EU-Domstolens praksis, de danske domstoles praksis samt praksis fra Miljø- og Fødevarerklagenævnet samt Planklagenævnet, og vil blive administreret i overensstemmelse med nuværende praksis uanset kompetenceoverdragelse og afskæring af klageadgange.

Efter bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster vil det navnlig være beføjelserne til i en konkret sag at fravige de fastlagte miljømål, som kan blive relevante at bringe i anvendelse i forbindelse med gennemførelsen af jernbaneprojekterne. Det vil i givet fald påhvile transportministeren og Trafikstyrelsen at sikre, at betingelserne for at fravige miljømålet vil blive opfyldt. Det vil alene være adgangen til at fravige miljømålet efter § 4, stk. 3, i bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og grundvandsforekomster, hvor kompetencen vil blive forskudt til transportministeren – og Trafikstyrelsen efter delegation. Miljøministeren og Miljøstyrelsen vil således bevare enhver anden beføjelse, og miljøministeren og Miljøstyrelsen forudsættes således at forestå den nødvendige administration af bl.a. § 7 i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, hvis det som følge af fravigelsen vil blive relevant at undlade at gennemføre miljøforbedrende foranstaltninger, som er fastlagt i indsatsbekendtgørelsen. Tilsvarende vil de relevante kommuner fortsat være ansvarlige for at sikre de fastsatte indsatser til målopfyldelse, og Miljøstyrelsen vil fortsat have afgørelseskompetencen til at fravige en fastsat indsats efter anmodning fra kommunalbestyrelserne. Transportministeren og Trafikstyrelsen vil derfor også orientere Miljøstyrelsen og den relevante kommune inden en eventuel fravigelse af de fastsatte miljømål. Den videre proces herfor vil blive påset af Miljøstyrelsen og den relevante kommune parallelt med transportministerens, og efter delegation Trafikstyrelsens, vurdering af og afgørelse om fravigelse af fastlagte miljømål.

Den foreslåede bestemmelse vil bl.a. sikre, at den kompetente myndighed efter bekendtgørelsen vil have forhåndskendskab til og dyb indsigt i jernbaneprojekterne, herunder de miljømæssige forhold, hvilket Trafikstyrelsen har som følge af styrelsens rolle som myndighed efter jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg. Trafikstyrelsen vil i forbindelse med miljøkonsekvensvurderingen af projekterne vurdere projekternes forenelighed med den danske implementering af vandrammedirektivet, herunder i lyset af drikkevands-, grundvands- og habitatdirektiverne, på tilladelsesniveau – det vil sige på et fuldt oplyst og detailprojekteret grundlag. Trafikstyrelsen vil på den baggrund have forudsætninger for at vurdere behovet for og adgangen til at fravige miljømål, hvis det måtte vise sig relevant. Enhver anvendelse af beføjelserne i medfør af den foreslåede § 8, stk. 3, vil ske efter høring af Miljøstyrelsen. Herved vil det blive sikret, at den nyeste generelle viden inddrages i vurderingen.

Trafikstyrelsen vil som statslig myndighed foretage høring af Miljøstyrelsen og den relevante kommune og koordinere

behandlingen af jernbaneprojekterne, idet Miljøstyrelsen og den relevante kommune har en særlig indsigt og teknisk fagkompetence om forholdene, som vil blive overdraget til Trafikstyrelsen, og på grundlag heraf træffe afgørelse.

Samlet set vil den foreslåede § 8 indebære fravigelse af procedurer og myndighedskompetence i miljølovgivningen, herunder afskæring af klageadgang, hvormed det vil blive sikret, at jernbaneprojekterne ikke risikerer at blive forsinket, hvilket kan have store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge, idet der er tale om en international jernbanekorridor, som forbinder Skandinavien med resten af Europa. Såfremt udvidelse af Københavns Lufthavn Station vil blive forsinket, vil det indebære risiko for, at jernbaneprojektet ikke vil være færdiggjort til åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Der henvises til afsnit 3.4.2.

Behandlingen af sagerne vil i øvrigt fortsat blive reguleret af de nævnte love, det vil sige at de regler, der gælder for ansøgninger og om fremgangsmåden ved afgørelser, ligeledes vil gælde uændret. Tilsvarende vil gælde, at der vil blive fastsat de nødvendige krav og betingelser, som vil knytte sig til diverse tilladelser eller fravigelser efter lovene.

Den foreslåede § 8 vil endvidere alene finde anvendelse i anlægsperioden, indtil det enkelte jernbaneprojekt, jf. den foreslåede § 1, stk. 1, vil være færdigt i sin helhed. Når anlæggene er opført, og projektet afsluttet, vil den foreslåede § 8 ikke finde anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for tilladelser, forhandling eller administration efter de i stk. 1 og 3, nævnte regler i forbindelse med drift og vedligeholdelse af anlæggene.

I øvrigt henvises til afsnit 3.4.1 og 3.4.2 under de almindelige bemærkninger.

Til § 9

Transportministeren har tidligere ved større infrastrukturprojekter delegeret beføjelser til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber. Der henvises eksempelvis til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, hvor der er tilvejebragt hjemmel til, at transportministeren kan overlade sine beføjelser i loven til Femern A/S henholdsvis A/S Femern Landanlæg, der ejes af Sund og Bælt Holding A/S.

Sund og Bælt Holding A/S er omfattet af offentlighedsloven i henhold til gældende regler.

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren kan bemyndige Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber til at udøve ministerens beføjelser efter §§ 3 og 4 og træffe afgørelser efter regler udstedt i medfør af § 3, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren kan delegere de beføjelser, som følger af lovforslagets §§ 3 og 4, til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, i det omfang dette findes hensigtsmæssigt og

muligt, for jernbaneprojekterne beskrevet i den foreslåede § 1, stk. 1.

Selskabet vil i medfør heraf kunne varetage tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem samt tilbud om kontant kompensation, jf. den foreslåede § 3, stk. 1. Med lovforslaget gives der endvidere mulighed for, at transportministeren i forbindelse med ekspropriation vil kunne bemyndige selskabet til at udøve ministerens beføjelser, jf. den foreslåede § 4. Transportministeren vil fastlægge de nærmere regler om afgrænsningen af de opgaver, som skal forestås af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, herunder at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber vil kunne agere anlægsmyndighed over for ekspropriationskommission efter reglerne herom i ekspropriationsprocesloven.

Det er forventningen, at det fortsat vil være transportministeren, der vil skulle henvise en ekspropriationsbegæring fra Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber til behandling ved en ekspropriationskommission i henhold til reglerne herom i ekspropriationsprocesloven.

Det foreslås i *stk. 2*, at transportministeren kan fastsætte regler om sagsbehandlingen og klageadgang, herunder at afgørelserne ikke skal kunne påklages, og at forvaltningsloven helt eller delvis skal gælde for Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber.

Det er forventningen, at den foreslåede bestemmelse i *stk. 2*, vil medføre, at transportministeren vil kunne overlade beføjelser til at træffe afgørelser om tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekterne omfattet af den foreslåede § 1, stk. 1, til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber. Det forventes endvidere, at transportministeren vil kunne fastsætte regler om sagsbehandlingen og klageadgang, herunder at afgørelserne ikke skal kunne påklage. Dertil forventes det, at den foreslåede vil medføre, at forvaltningsloven vil kunne gælde for Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, såfremt selskaberne vil få tillagt en afgørelseskompetence som følge af varetagelse af tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem samt tilbud om kontant kompensation.

Selskabernes varetagelse af kompensationsordningen vil have karakter af myndighedsafgørelser, og borgernes retssikkerhed ønskes ikke formindskes som følge af delegation heraf. Det skal bemærkes, at forvaltningsloven i den forbindelse vil være begrænset til selskabets opgaver i medfør af *stk. 2*, og ikke selskabets øvrige aktiviteter.

Det foreslås i *stk. 3*, at transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen til at udøve ministerens beføjelser efter § 8, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren kan delegere de beføjelserne, som er tillagt miljøministeren og Miljøstyrelsen efter den til enhver tid gældende bekendtgørelse om miljømål for overfladevandområder og

grundvandsforekomster, til Trafikstyrelsen. Den foreslåede bestemmelse indebærer således ikke indholdsmæssige ændringer af vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven, men alene en ændring af myndighedskompetencen.

Til § 10

Det foreslås i *stk. 1*, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten.

Med den foreslåede søgsmålsfrist vil det blive sikret, at der efter en vis periode ikke kan rejses tvivl ved domstolene om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen vil gælde ethvert søgsmål mod myndighederne, der vil forudsætte prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen vil ikke kunne fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse. Fristen vil desuden gælde afgørelser udstedt i medfør af bekendtgørelser og regler, som måtte være udstedt i medfør af loven.

Det foreslås i *stk. 2*, at ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, jf. §§ 2, og 3 og 8, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, vil skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke vil være uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen vil påhvile alle retsinstanser.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i retsplejeloven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal den foreslåede § 10 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 Århuskonventionen 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 sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Der henvises herudover til afsnit 10.2. i de almindelige bemærkninger.

Til § 11

Det foreslås i *stk. 1*, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf af bøde for overtrædelser af bestemmelser i forskrifterne.

Dette vil svare til miljøbeskyttelseslovens hovedregel om straf i form af bøde for overtrædelse af loven. Bestemmelsen vil navnlig være relevant ved forskrifter, der vil blive udstedt i medfør af den foreslåede § 2.

Det forventes, at bødens fastsættelse vil bero på en konkret vurdering af sagens omstændigheder i det enkelte tilfælde, og at bødeniveauet vil svare til niveauet for en tilsvarende overtrædelse af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf.

Det er forventningen, at bestemmelsen vil tage sigte på tilfælde, hvor enten Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber eller selskabernes entreprenører overtræder forskrifter udstedt efter loven.

Det foreslås i *stk. 2*, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Til § 12

Det foreslås i *stk. 1*, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Det foreslåede vil indebære, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre, at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber, der er langt i detailplanlægningen af udvidelsen af Københavns Lufthavn Station, kan få de retlige rammer på plads snarest muligt af hensyn til at sikre projektets gennemførelse. Dette er særligt af hensyn til, at Sund og Bælt A/S med tilhørende datterselskaber kan få gennemført en ekspropriationsproces, inden anlægsarbejderne med udvidelsen af Københavns Lufthavn Station vil skulle påbegyndes fra starten af 2025.

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

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

Det er i øvrigt hensigten at forsyne denne bekendtgørelse med en selvstændig solnedgangsklausul i form af en bestem-

melse om, at bekendtgørelsen automatisk ophæves efter det tidspunkt, hvor den har opfyldt sit formål, dvs. har ophævet loven.

Loven gælder ikke for Færøerne eller Grønland og kan ikke sættes i kraft for Færøerne eller Grønland. Det skyldes, at lov om opgradering af Øresundsbanen ikke gælder for Færøerne og Grønland og ikke indeholder hjemmel til at sætte loven i kraft for Færøerne og Grønland, og at ligningsloven, der foreslås ændret, heller ikke gælder for Færøerne eller Grønland og ikke indeholder en hjemmel til at sætte loven i kraft for Færøerne eller Grønland.

Til § 13

Det følger af ligningslovens § 7, nr. 38, at kompensation og beløb ydet for gener og ulemper eller i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 7, stk. 1 og 2 i lov om ombygning af Aarhus H, er skattefri for modtageren.

Det foreslås, at der i ligningslovens § 7, nr. 38, efter »Aar-

hus H« indsættes: »og §§2 og 3, i lov om opgradering af Øresundsbanen«.

Det foreslåede vil medføre, at Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber vil kunne udbetale visse beløb skattefri. Det drejer sig om erstatning, beløb eller kompensation ydet for støjgener eller i forbindelse med midlertidigt ophold uden for eget hjem. Det foreslås jf. den foreslåede § 3, at der vil kunne ydes kompensation og beløb ved midlertidigt ophold uden for eget hjem til private beboere. Det foreslåede vil medføre, at de beløb, som udbetales af Sund og Bælt Holding A/S vil være skattefri. Det forventes, at skattefriheden vil omfatte alle beløb, der udbetales af Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber på dette grundlag.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 3.6. samt for den foreslåede kompensationsordning til afsnit 3.3.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets §§ 2 og 3 og bemærkningerne hertil.

Bilag 1**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 13 I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 42 af 13. januar 2023, som senest ændret ved § 5 i lov nr. 1563 af 12. december 2023, foretages følgende ændring:
§ 7. Til den skattepligtige indkomst medregnes ikke: 1)-37)...	
38) Kompensation og beløb ydet for gener og ulemper eller i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 7, stk. 1 og 2, i lov om ombygning af Aarhus H.	1. I § 7, nr. 38, indsættes efter »Aarhus H«: »og §§2 og 3, i lov om opgradering af Øresundsbanen«.