



Fremsat den 2. oktober 2019 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

Forslag

til

Lov om anlæg af en ny jernbane over Vestfyn¹⁾

Kapitel 1

Anlægsprojektet

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at anlægge en ny dobbeltsporet og elektrificeret jernbane med dertilhørende anlæg over Vestfyn fra Odense Vest til Kauslunde, øst for Middelfart, og til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen heraf.

Stk. 2. Kort over linjeføringen af den nye jernbane, jf. stk. 1, fremgår af lovens bilag 1.

Stk. 3. Energinet omlægger naturgastransmissionssystemet Lillebælt-Storebælt på strækningen mellem Spedsbjerg og Nr. Åby og bemyndiges til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen heraf.

Stk. 4. Kort over beliggenheden af det eksisterende og linjeføringen af det omlagte naturgastransmissionssystem, jf. stk. 3, fremgår af lovens bilag 2.

Kapitel 2

Miljømæssige vurderinger

§ 2. Anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 3.

§ 3. Ved ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1 finder reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf anvendelse.

Kapitel 3

Varetagelse af naturhensyn

§ 4. Ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 udfører anlægsmyndighederne afværgeforanstaltninger

- 1) af hensyn til yngle- og rasteområder for arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse,
- 2) for at modvirke, at fugle eller arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden,
- 3) af hensyn til fugles æg og reder og
- 4) af hensyn til naturbeskyttelsen i øvrigt.

Kapitel 4

Fravigelse af anden lovgivning

§ 5. Anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver ikke dispensation efter § 50, § 65, stk. 1 og 2, og § 65 b, stk. 1, i lov om naturbeskyttelse eller tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 20, 23, 24 og 26 a i lov om naturbeskyttelse, kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om landbrugsejendomme finder ikke anvendelse på anlægsprojektet nævnt i § 1 i denne lov.

Stk. 3. Anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver ikke tilladelse efter § 4 i lov om kolonihaver.

Stk. 4. § 4, stk. 1, i lov om Energinet finder ikke anvendelse på den del af anlægsprojektet, som er nævnt i § 1, stk. 3.

§ 6. Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter lov om Energinet, byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse og lov om råstoffer og regler udstedt i medfør af disse love samt bekendtgørelse

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

om sikkerhedsbestemmelser for naturgasanlæg og bionaturgasanlæg efter lov om arbejdsmiljø, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages af anlægsmyndigheden til transportministeren.

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

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

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

Stk. 6. De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

§ 7. Bestemmelserne i §§ 5 og 6 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, der er tilladt efter § 3.

Kapitel 5

Ledningsarbejder m.v.

§ 8. Arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af anlægsmyndighederne under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren.

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

§ 9. I forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 skal anlægsmyndighederne tage hensyn til ledninger omfattet af § 8 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ejere af ledninger omfattet af § 8, 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 eller lade anlægsarbejdet gennemføres 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.

§ 10. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 8 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 9 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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

§ 11. §§ 9 og 10 finder ikke anvendelse på arbejder på naturgastransmissionssystemet i forbindelse med omlægningen nævnt i § 1, stk. 3.

Kapitel 6

Tilsyn

§ 12. Transportministeren fører tilsyn med, at anlægsmyndighederne overholder bestemmelserne i denne lov herunder afgørelser truffet efter § 6, stk. 2 og 3.

Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige en myndighed under ministeriet eller anden statslig myndighed til at udøve tilsynet efter stk. 1. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en institution eller anden myndighed, som ministeren har henlagt tilsynsbeføjelsen til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller påklages til anden administrativ myndighed.

Kapitel 7

Domstolsprøvelse

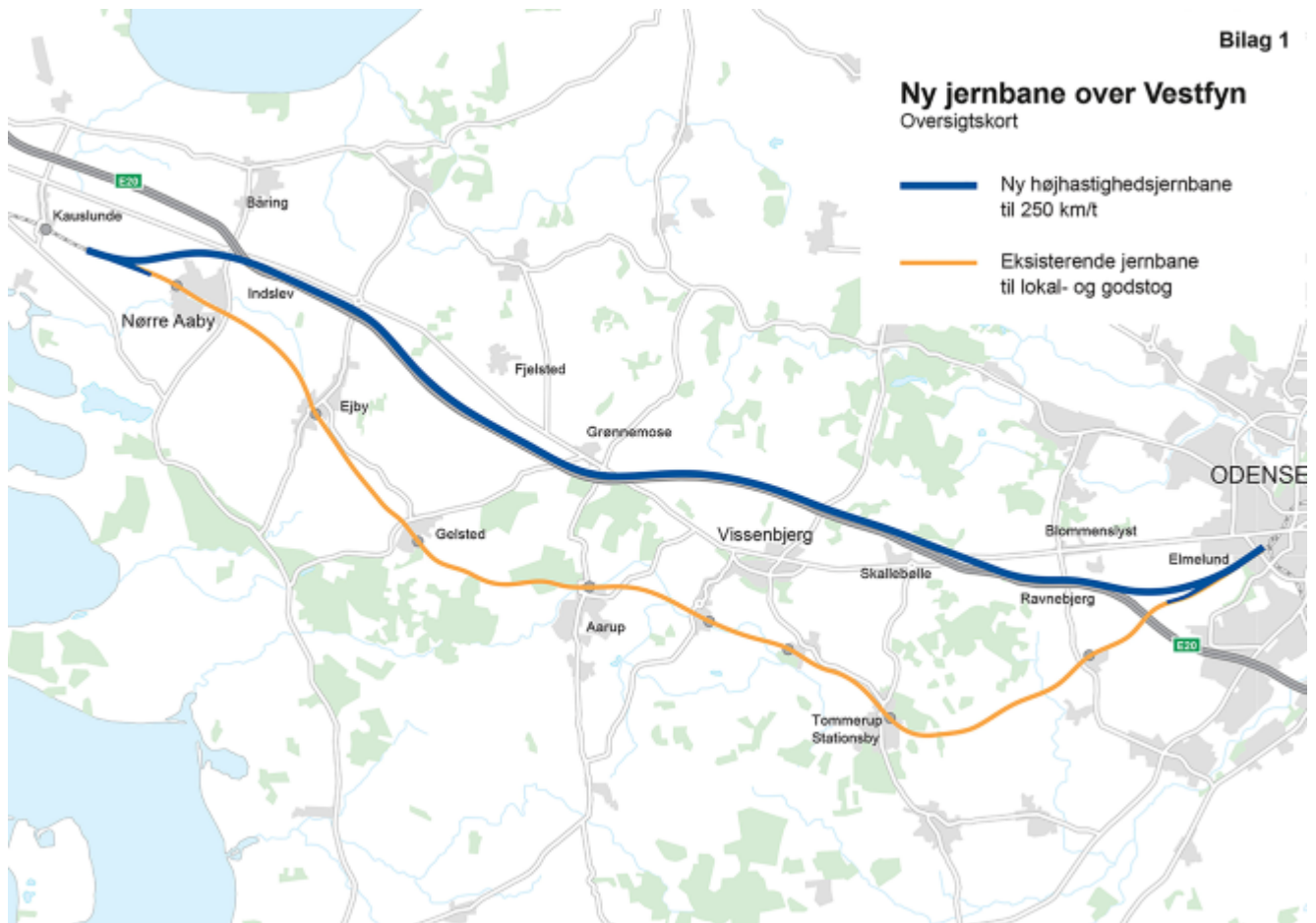
§ 13. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

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

Kapitel 8

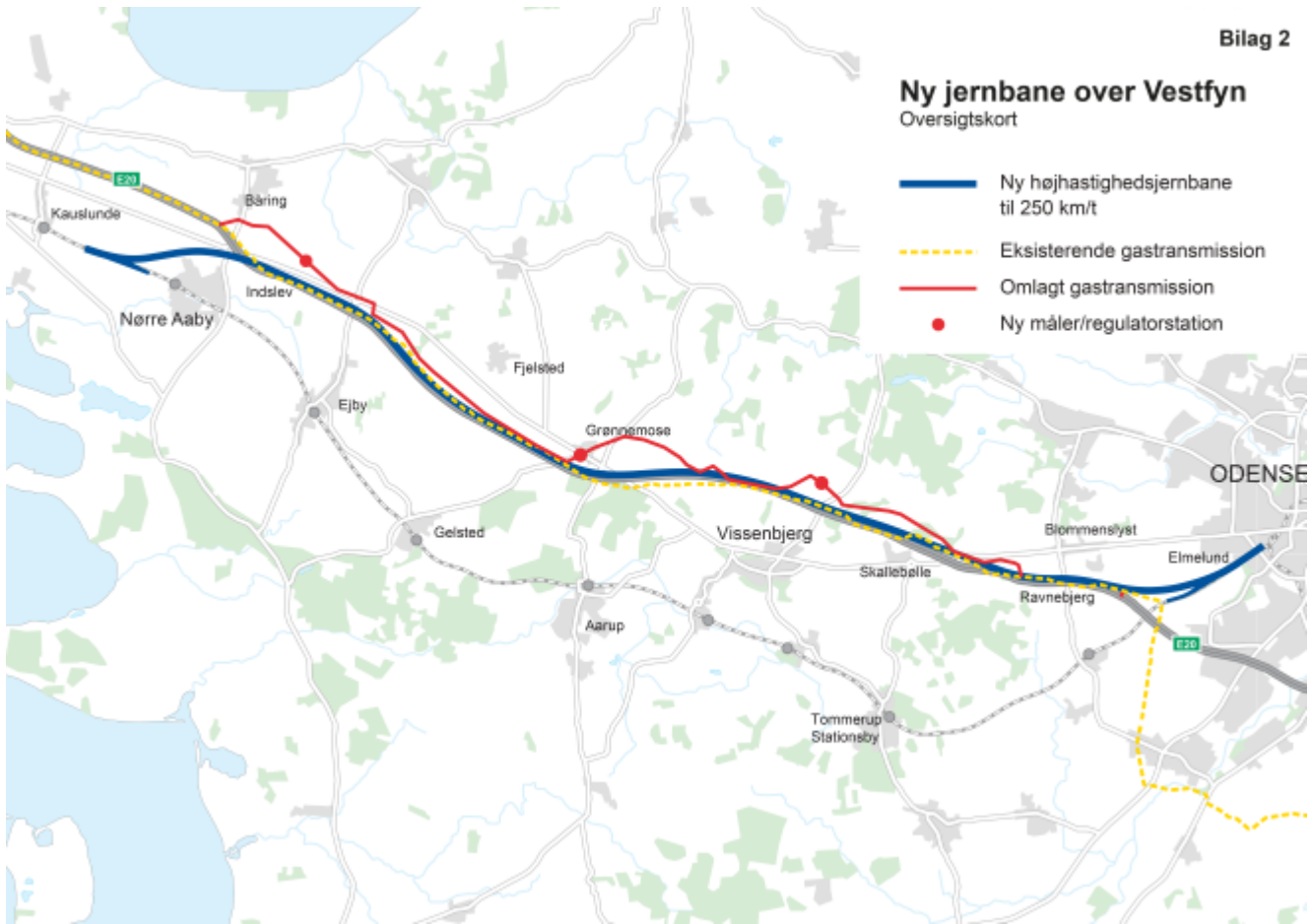
Ikrafttræden

§ 14. Loven træder i kraft den 1. januar 2020.

Bilag 1

Bilag 2**Bilag 2****Ny jernbane over Vestfyn**
Oversigtskort

-  Ny højhastighedsjernbane til 250 km/t
-  Eksisterende gastransmission
-  Omlagt gastransmission
-  Ny måler/regulatorstation



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

1.2. Lovforslagets baggrund

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Anlægsprojektet

2.1.1. Hovedelementer i projektet og forholdet til andre anlægsprojekter

2.2. Jernbanens linjeføring og udformning

2.3. Trafikale forbedringer og muligheder

2.4. Naturgastransmissionssystemet

2.5. Ekspropriation m.v.

2.5.1. Ekspropriation

2.5.2. Eldriftsservitut

2.6. Miljømæssige vurderinger og supplerende miljømæssige vurderinger

2.6.1. Gældende ret

2.6.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.7. Forholdet til anden lovgivning

2.7.1. Gældende ret

2.7.1.1. Plan-, natur- og miljølovgivning

2.7.1.2. Kolonihaveområder

2.7.1.3. Udbygning af transmissionsnet

2.7.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.8. Ledninger

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

3.1. Anlægsøkonomi og tidsplan

3.2. Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

5. Administrative konsekvenser for borgere

6. Miljømæssige konsekvenser

6.1. Planforhold

6.2. Landskab og visuelle forhold

6.2.1. Påvirkning fra anlægsprojektet

6.2.2. Afværgeforanstaltninger

6.3. Arkæologi og kulturarv

6.3.1. Eksisterende forhold

6.3.2. Påvirkninger fra anlægsprojektet

6.4. Friluftsliv og rekreative interesser

6.4.1. Eksisterende forhold

6.4.2. Påvirkning fra anlægsprojektet i anlægsfasen

6.4.3. Påvirkning fra anlægsprojektet i driftsfasen

6.4.4. Afværgeforanstaltninger i anlægs- og driftsfasen

6.5. Støj og vibrationer

6.5.1. Påvirkning fra anlægsprojektet i anlægsfasen

-
- 6.5.2. *Påvirkning fra anlægsprojektet i driftsfasen*
 - 6.5.3. *Afledte anlægsarbejder*
 - 6.5.4. *Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen*
 - 6.5.5. *Afværgeforanstaltninger i driftsfasen*
 - 6.6. *Elektromagnetisme*
 - 6.6.1. *Påvirkning fra anlægsprojektet i driftsfasen*
 - 6.7. *Luft og klima*
 - 6.7.1. *Påvirkning fra anlægsprojektet i anlægsfasen*
 - 6.7.2. *Påvirkning fra anlægsprojektet i driftsfasen*
 - 6.7.3. *Afværgeforanstaltninger*
 - 6.8. *Lys*
 - 6.8.1. *Eksisterende forhold*
 - 6.8.2. *Påvirkning fra anlægsprojektet i anlægsfasen*
 - 6.8.3. *Påvirkning fra anlægsprojektet i driftsfasen*
 - 6.8.4. *Afværgeforanstaltninger*
 - 6.9. *Plante- og dyreliv*
 - 6.9.1. *Eksisterende forhold*
 - 6.9.2. *Påvirkning fra anlægsprojektet i anlægsfasen*
 - 6.9.3. *Påvirkning fra anlægsprojektet i driftsfasen*
 - 6.9.4. *Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen*
 - 6.9.5. *Afværgeforanstaltninger i driftsfasen*
 - 6.10. *Overfladevand*
 - 6.10.1. *Eksisterende forhold*
 - 6.10.2. *Påvirkning fra anlægsprojektet*
 - 6.10.3. *Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen*
 - 6.10.4. *Afværgeforanstaltninger i driftsfasen*
 - 6.11. *Grundvand*
 - 6.11.1. *Eksisterende forhold*
 - 6.11.2. *Påvirkning fra anlægsprojektet i anlægsfasen*
 - 6.11.3. *Påvirkning fra anlægsprojektet i driftsfasen*
 - 6.11.4. *Afværgeforanstaltninger*
 - 6.12. *Råstoffer, sidetag og affald*
 - 6.12.1. *Påvirkning fra anlægsprojektet i anlægsfasen*
 - 6.12.2. *Påvirkning fra anlægsprojektet i driftsfasen*
 - 6.13. *Forurenede grunde*
 - 6.13.1. *Påvirkning fra anlægsprojektet*
 - 6.13.2. *Afværgeforanstaltninger*
 - 6.14. *Befolkning og sundhed*
 - 6.14.1. *Støj*
 - 6.14.2. *Elektromagnetisme*
 - 6.14.3. *Luftforurening*
 - 6.14.4. *Lys*
 - 6.14.5. *Friluftsliv*
 - 6.15. *Erhverv og risiko*
 - 6.15.1. *Eksisterende forhold*
 - 6.15.2. *Påvirkning fra anlægsprojektet i anlægsfasen*

6.15.3. Påvirkning fra anlægsprojektet i driftsfasen

6.16. Regionale forhold

7. Forholdet til EU-retten

7.1. VVM-direktivet

7.2. Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet (Natura 2000)

7.3. Århus-konventionen

7.4. Naturgasdirektivet

7.5. Udbudsregler

7.6. Vandrammedirektivet

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Indledning

I lovforslaget foreslås det, at bemyndige transportministeren til at anlægge en ny elektrificeret dobbeltsporet jernbane med dertilhørende anlæg over Vestfyn fra Odense Vest til Kauslunde, øst for Middelfart. Den nye jernbane bliver ca. 35 km lang og vil have ét jernbanespor i hver retning.

Den nye jernbaneforbindelse vil reducere rejsetiden for persontog i kraft af 4 km forkortelse af jernbanestrækningen samt i kraft af muligheden for at køre med op til 250 km/t. Samtidig vil den nye jernbane frigøre kapacitet på den nuværende jernbane over Vestfyn, og dermed giver den bedre mulighed for afvikling af især regional persontogstrafik på strækningen, og den giver mere robusthed i togsystemet ved sporarbejde m.v.

Anlæggelsen af den nye jernbane forudsætter en meget omfattende omlægning af det eksisterende naturgastransmissionssystem Lillebælt-Storebælt på strækningen mellem Spedsbjerg og Nørre Aaby. Naturgastransmissionssystemet ejes af den selvstændige offentlige virksomhed Energinet. Som følge af omlægningens tætte sammenhæng med, og dermed tidskritiske betydning for, jernbaneprojektet, omfatter anlægsloven både jernbaneprojektet og projektet for omlægningen af naturgastransmissionssystemet. Lovforslaget bemyndiger således Energinet til at omlægge naturgastransmissionssystemet.

Det forventes, at transportministeren delegerer bygherreopgaven vedrørende udførelse af den nye jernbane til Vejdirektoratet. Vejdirektoratet vil således være anlægsmyndighed i forhold til jernbaneprojektet, mens Energinet vil være anlægsmyndighed i forhold til omlægningen af naturgastransmissionssystemet.

Vejdirektoratet har ansvaret for jernbaneprojektet, indtil anlægsarbejdet er afsluttet, og anlægget kan overdrages til Banedanmark med henblik på, at den nye jernbane kan tages i drift. De nærmere forhold vedrørende godkendelse, overdragelse og ibrugtagning af den af den anlagte jernbane reguleres i en samarbejdsaftale mellem Vejdirektoratet og Banedanmark.

Til brug for anlæggelsen af den nye jernbane og omlægningen af naturgastransmissionssystemet indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer anlægsprojektet i forhold til miljø og planlægning, varetagelse af naturhensyn, ledningsarbejder m.v. Lovforslaget udgør på nogle punkter en fravigelse af regler i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v., herunder afskæring af klageadgange. Fravigelsen af anden lovgivning indebærer ikke, at bl.a. de planlægningsmæssige, kulturhistoriske, rekreative og natur- og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning, tilsidesættes i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndighederne i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget.

1.2. Lovforslagets baggrund

Den 14. januar 2014 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Enhedslisten og Dansk Folkeparti aftale om ”En moderne jernbane – Udmøntning af Togfonden DK”. Med aftalen blev det bl.a. besluttet at igangsætte en VVM-undersøgelse (vurdering af virkning på miljøet) for projektet med en ny jernbane over Vestfyn.

Jernbanen placeres i en korridor tæt på den eksisterende motorvej, da en fælles transportkorridor vil betyde, at de samlede gener for omgivelserne af de to infrastrukturanlæg reduceres i forhold til en situation, hvor motorvej og jernbane ligger adskilt.

VVM-undersøgelsen er udført af Vejdirektoratet med bidrag fra Banedanmark og Energinet. VVM-undersøgelsen er af-rapporteret i ”Ny jernbane over Vestfyn, VVM-redegørelse, Sammenfattende rapport, Rapport 559-2016”, samt en række tekniske baggrundsrapporter og notater, der beskriver og dokumenterer undersøgelsen. I forbindelse med ikrafttrædelsen af den nye miljøvurderingslov i 2017 blev betegnelsen ”VVM-redegørelse” i lovgivningen ændret til ”miljøkonsekvensrapport”. I dette lovforslag anvendes dog den betegnelse (”VVM-redegørelse”), som er benyttet i det nævnte materiale om anlægsprojektet, og dette som en samlet betegnelse.

nelse for Rapport 559-2016 med tilhørende baggrundrapporter og notater.

VVM-redegørelsen har været i offentlig høring i perioden fra den 4. juni 2016 til den 7. september 2016. I høringsperioden var rapporterne tilgængelige fysisk såvel som elektronisk. Der er som en del af den offentlige høring afholdt tre borgermøder med i alt ca. 500-600 deltagere. Vejdirektoratet modtog 45 høringssvar, som er refereret i dokumentet ”VVM-undersøgelse af ny jernbane over Vestfyn - Høringsnotat vedrørende den afsluttende offentlige høring med frist d. 7. september 2016”.

Forligskredsen bag Togfonden indgik den 7. september 2017 en aftale om udvidelse af Togfonden med 2 mia. kr. og besluttede i den forbindelse, at den nye jernbane skal anlægges i den nordlige linjeføring.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Anlægsprojektet

2.1.1. Hovedelementer i projektet og forholdet til andre anlægsprojekter

Lovforslaget omfatter anlæg af en ny dobbeltrettet jernbane over Vestfyn fra Odense Vest til Kauslunde, øst for Middelfart. Den undersøgte jernbanestrækning er ca. 35 km lang og grener sig ud fra den nuværende jernbane umiddelbart sydvest for Odense, hvorfra den forløber nord for Fynske Motorvej i en korridor tæt på motorvejen frem til Nørre Aaby, hvorefter den føres under motorvejen og mod syd, så den møder den nuværende jernbane igen ved Kauslunde, ca. tre km øst for Middelfart.

Da den nye jernbane på hovedparten af strækningen forudsætter en omlægning af det eksisterende naturgastransmissionssystem Lillebælt-Storebælt, omfatter anlægsprojektet tillige en omlægning af denne ledning. Naturgastransmissionssystemet omfatter en naturgastransmissionsledning med tilhørende linjeventiler og M/R-stationer, og ”naturgastransmissionssystemet” anvendes således i lovforslaget som en samlet betegnelse for disse tekniske anlæg.

I lovforslaget er jernbaneprojektet og projektet for omlægning af naturgastransmissionssystemet samlet benævnt ”anlægsprojektet nævnt i § 1” eller blot ”anlægsprojektet”.

Folketinget vedtog i maj 2010 en anlægslov for udbygning af Fynske Motorvej, og den 21. september 2017 indgik daværende regering og Dansk Folkeparti en aftale om afsættelse af midler til hurtigst muligt at udbygge motorvejen fra fire til seks spor mellem Nr. Aaby og Odense V. Det kan ikke udelukkes, at der i forbindelse med detailprojektering og udførelse af denne motorvejsudbygning må ske visse tilretninger af nærværende anlægsprojekt. Dette vil i givet fald skulle ske i overensstemmelse med lovforslagets § 3 om ændringer og udvidelser af anlægsprojektet.

2.2. Jernbanens linjeføring og udformning

Lovforslaget omfatter den nordlige jernbaneføring, som i VVM-undersøgelsen benævnes ”Forslag Nord”. Det er en ny jernbane, som i væsentlighed er beliggende nord for motorvejen. Jernbanen forgrener sig ud fra den nuværende jernbane umiddelbart sydvest for Odense, hvorfra den forløber i en korridor tæt på motorvejen frem til Nørre Aaby, hvorefter den føres mod syd, så den møder den nuværende jernbane igen ved Kauslunde, ca. tre km øst for Middelfart.

Det forudsættes, at jernbanen projekteres til 250 km/t og en aksellast op til 22,5 tons. Mindste horisontalradius på jernbanen er 3.500 m. Vertikalradier skal ligge mellem radius 31.500 m og 40.000 m. Maksimal stigning (gradient) på jernbanen er 15,6 promille, svarende til gradienten i Storebæltstunnellen. Der anvendes kun rette sporskifter. Jernbanen elektrificeres og udstyres med det nye signalsystem, som indføres i Danmark. Elforsyning sker via jordlagte kabler fra en transformatorstation ved Gelsted.

Mellem Kauslunde og Indslev føres jernbanen fra Kauslunde nord om transformatorstationen ved Margaardvej for at krydse under motorvejen i en ikke alt for spids vinkel og med afstand til de huse, der ligger på nordsiden af motorvejen. Jernbanen føres under motorvejen, da motorvejen ligger højt i terrænet på dæmning, og på en bro over Hovedvejen (den gamle hovedvej mellem Lillebæltsbroen og Odense).

Mellem Indslev og Fjeldsted er banens linjeføring presset tæt mod motorvejen for at mindske barrieren, men også for at være så langt væk fra Indslev Kirke som muligt.

Øst for Indslev forløber jernbanen langs motorvejen til tilslutningsanlæg nr. 55, Ejby. Mellem Indslev og Ejby vil det være muligt at indlægge en eventuel fremtidig afgrening mod en ny jernbanebro over Lillebælt.

Efter industriområdet ved Ejby justeres tracéet ind til at løbe langs motorvejen med omtrent samme kurveradius som motorvejen. Videre mod øst fortsætter banen langs motorvejen, og på en ret linje kan der placeres en såkaldt transversalstation, hvor togtrafikken kan skifte fra det ene spor til det andet i situationer, hvor kun det ene spor kan benyttes.

Mellem Fjeldsted og Grønnemose (Middelfartsvej) tracers jernbanen fra Hønnerupvej, og mod øst parallelt med motorvejen frem til Gelstedvej, hvorefter banen trækkes væk fra motorvejen, da banen skal have en større kurveradius end motorvejen og derved samtidig trækkes uden om tilslutningsanlægget ved Bogensevej. På strækningen placeres en elektrisk neutralsektion, som skal placeres på ret spor og mindst 400 m fra sporskifter. På grund af den korte afstand mellem Bogensevej og Middelfartvej er det nødvendigt at hæve broen, der fører Bogensevej over motorvejen. I praksis vil der sandsynligvis være behov for helt at udskifte broen og tilpasse ramperne til motorvejen.

Mellem Grønnemose og Kildebjerg rasteanlæg tracers jernbanen fra Middelfartvej og mod øst parallelt med motorvejen. Fra Sønderøvej er jernbanen trukket væk fra motorvejen for at skabe plads til tilslutningsanlægget ved motorve-

jen. Som for resten af denne strækning er terrænet forholdsvis kuperet. Umiddelbart efter Middelfartvej er indlagt plads til en transversalstation, som skal ligge på ret spor både horisontalt og vertikalt.

Mellem Kildebjerg rasteanlæg og Elmelund tracers jernbanen som en ret linje gennem picnicområdet ved Kildebjerg rasteanlæg og tilslutningsanlægget Blommenslyst, til linjen igen rammer parallelt med motorvejen nordvest for Ravnebjerg. Herfra ligger banen og motorvejen parallelt, dog har banen større kurveradier end motorvejen.

Mellem Elmelund og Odense Vest føres banen igennem den kommende Elmelundsskov, hvor det projekterede længdeprofil er valgt ud fra en afvejning af eksisterende terræn, jordforhold, skærende veje og stier og planer for en kommende vestlig ringvej i Odense.

Ved den nordlige linjeføring af jernbanen vil det være nødvendigt at flytte det nuværende naturgastransmissionssystem på en ca. 26 km lang strækning, jf. afsnit 2.4.

I forbindelse med anlæg af den nye jernbane skal der ske en række ændringer, som dels vedrører motorvejen, dels andre veje og stier på strækningen.

For så vidt angår den fynske motorvej er denne i de seneste år blevet udbygget fra 4 til 6 spor mellem Middelfart og Nørre Aaby, og motorvejen vil de kommende år blive udbygget mellem Odense Vest og Nørre Aaby. I den forbindelse skal der i detailprojekteringsfasen ske en nærmere koordinering mellem anlægsprojekter, så der i videst muligt omfang kan opnås en synergi, og for at generne i forbindelse med anlægsprojekterne kan søges minimeret.

Jernbaneprojektet vil medføre, at de sydlige ramper i tilslutningsanlægget ved Nørre Aaby skal justeres, samt at de nordlige ramper i tilslutningsanlæggene ved Ejby, Aarup og Vissenbjerg skal ændres for at give plads til jernbanen.

Tilslutningsanlægget ved Odense V (TSA 53) ombygges, som en del af udbygningsprojektet for E20, for at skabe bedre trafikafvikling for trafikken mod Odense via Middelfartvej. Udformningen af tilslutningsanlægget er forberedt for gennemførelse af jernbaneprojektet.

Jernbanen skal krydse motorvejen én gang, og etableringen af tunnel til jernbanen vil have væsentlig indflydelse på trafikafviklingen på motorvejen i byggeperioden. Med henblik på at begrænse generne for biltrafikken i anlægsfasen er det planlagt, at der etableres en midlertidig vej rundt om tunnelarbejdspladsen, sådan at der i byggeperioden opretholdes to spor i hver retning på motorvejen.

Langt de fleste krydsende veje og stier opretholdes, også efter jernbanen er bygget. Enkelte veje må dog lukkes eller ændres fra vej til sti.

Det er nødvendigt at lukke Tørvegyden i Middelfart Kommune. Desuden vil Gremmeløkkevej i Middelfart Kommune kun blive bevaret som en sti til fodgængere og cyklister.

I jernbaneprojektet afbrydes Korsebjergvej i Odense Kommune ved vejens skæring med jernbanen, og Kelstrupskovvej i Assens Kommune bliver lukket for biltrafik, men opretholdes som sti.

Det forudsættes generelt, at alle nye broer på strækningen udformes på baggrund af de eksisterende motorvejsbroer, og udformes så de både kan etableres som in situ-støbte eller som præfabrikerede broer.

Jernbanen afvandes primært ved grøfter langs begge sider af jernbanen. Grøfterne leder vand til regnvandsbassiner, hvor vandet forsinkes, inden det ledes videre til vandløb. Regnvandsbassinerne placeres ikke mellem motorvejen og jernbanen, da pladsen her er begrænset og er reserveret til adgangsveje til drift og vedligehold af jernbanen og dens tekniske udstyr. I stedet placeres regnvandsbassinerne nord eller syd for jernbanen afhængigt af plads og terrænforhold.

Hvor det er muligt, etableres regnvandsbassiner alene for jernbanen for at holde vejvand og jernbanevand adskilt. Disse regnvandsbassiner etableres som tørre bassiner uden permanent vandspejl.

Hvor det er mest hensigtsmæssigt i forhold til terræn og recipienter, laves der fælles regnvandsbassiner for motorvej og jernbanen. Fælles regnvandsbassiner tætnes, således at der er permanent vandspejl.

Hvor jernbanen er placeret oven i eksisterende regnvandsbassin eller planlagte regnvandsbassiner for motorvejen, laves der tætte erstatningsbassiner med permanent vandspejl.

Jernbanens længdeprofil har dybdepunkter samtidig med, at jernbanen ligger i afgravning. Fra disse dybdepunkter etableres en pumpestation til at løfte vandet op. Det er nødvendigt at etablere ca. seks pumpestationer.

Da den nye jernbane er elektrificeret, skal der udlægges nye ledninger fra en transformerstation ved Gelsted, og disse ledninger skal beskyttes med servitut.

2.3. Trafikale forbedringer og muligheder

Jernbanestrækningen mellem Middelfart og Odense hører til blandt de mest trafikerede strækninger på jernbanenettet. Ud over trafik med lyn- og intercitytog benyttes strækningen også til lokaltog samt en betydelig godstogstrafik.

En ny jernbane over Vestfyn forventes primært benyttet til gennemkørende persontog, mens den eksisterende jernbane efter åbningen af en ny jernbane forventes fortrinsvis at blive benyttet af regionaltoget og enkelte godstog.

Den nye jernbane er designet, så den også kan anvendes til godstrafik, men det er ikke sikkert, at denne mulighed vil blive benyttet i normal trafik.

Det forudsættes, at der på den nye bane skal køre fem landsdelstog i hver retning hver time.

Hvis den nye jernbane også benyttes til godstrafik, vil dette formentlig kun være muligt i trafiksvage perioder, da blandingen af langsomt kørende godstog og hurtige persontog medfører en væsentlig reduktion i kapaciteten på strækningen.

Ved at flytte de gennemgående persontog til den nye jernbane vil der blive frigjort kapacitet på den nuværende bane og således blive mulighed for afvikling af mere lokaltrafik. Den nye jernbane og den nuværende jernbane mødes lige øst for Kauslunde, og derfor vil der være køreplansmæssige bindinger på mulighederne for stop med lokaltog på Kauslunde station.

Den nye jernbane er projekteret til en hastighed på 250 km/t. I praksis vil man inden for de såkaldte ”normalbestemmelser for jernbaner” kunne afvikle togtrafikken med en lidt højere hastighed på strækningen.

Hvis der på et senere tidspunkt ønskes at køre med endnu højere hastighed på det danske jernbaneland, vil strækningen over Vestfyn med relativt små ændringer (primært i form af forøget overhøjde i kurver, sådan at yderste skinne ligger meget højere end den inderste skinne) kunne opgraderes til en højere hastighed. Ændringerne vil dog betyde, at strækningen ikke længere vil være egnet til kørsel med godstog, da godstog på grund af lavere hastighed har vanskeligt ved at køre i kurver med stor overhøjde.

Hvis jernbanen fra Odense til Kauslunde på et tidspunkt skal kobles på en ny bro over Lillebælt nord for den nuværende motorvejsbro, vil det betyde, at der på den lige banestrækning mellem Ejby og Fjeldsted kan etableres en afgrening til en ny banestrækning videre mod Lillebælt på nordsiden af motorvejen.

2.4. Naturgastransmissionssystem

I transportkorridoren langs motorvejen findes nord for vejen en naturgastransmissionsledning med tilhørende linjeventiler og M/R-stationer (”Lillebælt-Storebælt”), som er ejet af Energinet. Omkring naturgastransmissionsledningen er der en planlægningszone, fastlagt ved et landsplandirektiv, der tilsigter en vis afstand mellem naturgasledningen og funktioner, der indbefatter mange menneskers tilstedeværelse.

Det skal sikres, at anlæg og drift af jernbanen ikke kan beskadige ledningen. I forbindelse med planlægningen af jernbanen er der foretaget en vurdering af sikkerhedsbilledet for at vurdere den nødvendige afstand mellem naturgastransmissionsledningen og jernbanen. Energinet har vurderet, at afstanden mellem jernbanen og naturgastransmissionsledningen som minimum bør være i størrelsesorden 100 m, medmindre der i naturgastransmissionsledningen anvendes særligt kraftige rør med større godstykkelse.

Jernbaneprojektet vurderes på baggrund af dette at medføre behov for at flytte naturgastransmissionssystemet på en ca. 26 km lang strækning fra Spedsbjerg til Nørre Aaby, ligesom det også vil være nødvendigt at flytte tekniske installationer knyttet til driften af naturgastransmissionssystemet.

Naturgastransmissionsledningen flyttes mod nord for at opnå tilstrækkelig afstand til motorvejen og jernbanen.

Omlægningen af naturgastransmissionssystemet er i sig selv et omfattende anlægsarbejde. Som følge af omlægningens tætte sammenhæng med, og dermed tidskritiske betydning for, jernbaneprojektet omfatter VVM-undersøgelsen og anlægsloven både jernbaneprojektet og projektet for omlægningen af naturgastransmissionssystemet.

Det forudsættes, at de to anlægsmyndigheder, Vejdirektoratet og Energinet, foretager fornøden koordinering af de to anlægsprojekter, herunder ved indgåelse af en samarbejdsaftale. Der henvises herom til afsnit 3.

2.5. Ekspropriation m.v.

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

De midlertidige og permanente ekspropriationer, som er nødvendige for jernbaneprojektet, foretages i henhold til § 30, stk. 1, i lov nr. 686 af 27. maj 2015 jernbanelov. Ekspropriation kan således ske til de formål, som er nævnt i jernbanelovens § 30, stk. 2, og som omfatter de permanente og midlertidige behov for ejendomserhvervelser til jernbaneprojektet, der er gennemgået ovenfor. Der kan i henhold til § 30, stk. 3, endvidere pålægges ejendomme servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

De midlertidige og permanente ekspropriationer, som er nødvendige for omlægningen af naturgastransmissionssystemet, foretages i henhold til § 55, stk. 1, i lovbekendtgørelse nr. 1127 af 5. september 2019 om naturgasforsyning (naturgasforsyningsloven).. Der kan endvidere pålægges ejendomme servitutter, som af hensyn til person- og forsyningsikkerhed indebærer restriktioner for udnyttelse af ejendommen. I henhold til naturgasforsyningslovens § 55, stk. 1, meddeler klima-, energi- og forsyningsministeren tilladelse til, at der iværksættes de midlertidige og permanente ekspropriationer, som er nødvendige for omlægningen. Ekspropriation i henhold til naturgasforsyningslovens § 55, stk. 1, sker efter reglerne i lovbekendtgørelse nr. 1161 af 20. november 2008 om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven), jf. naturgasforsyningslovens § 55, stk. 2. I overensstemmelse med reglerne i ekspropriationsprocesloven kan der således også foretages forberedende undersøgelser m.v.

2.5.1. Ekspropriationer

Til brug for anlæg af den nye jernbane over Vestfyn har anlægsprojektet brug for permanente arealer til både selve jernbanen men også til regnvandsbassiner, ændrede kommuneveje, tilpasning af motorvejen samt afskårne arealer mellem jernbane og motorvej. Til omlægningen af naturgastransmissionssystemet er der brug for permanente arealer til tekniske installationer m.v.

Foruden de permanente arealafståelser vil der også være tale om, at der midlertidigt skal afstås arealer fra ejendomme, der grænser op til den nye jernbane og til naturgastransmissionssystemet. Det forventes, at der eksproprieres et arbejdsareal midlertidigt fra ejendomme på hver side af jernbanen i en bredde af op til ca. 10 m på strækninger i åbent land og i mindre varierende bredder på bynære strækninger. Arealerne skal typisk afstås i to eller tre år, mens jernbanen bliver bygget. Herefter går arealerne tilbage til ejeren til almindelig anvendelse. Til omlægningen af naturtransmissionsledningen er der ligeledes brug for et midlertidigt arbejdsareal omkring ledningen.

Ud over det generelle arbejdsareal er der behov for supplerende arbejdsarealer til broarbejdspladser, oplagspladser, in-terimsveje m.v.

I forbindelse med anlæg af den nye jernbane vil det være nødvendigt at totalekspropriere ca. 50-55 ejendomme, og det forventes, at det vil blive nødvendigt at erhverve areal fra ca. 215-235 ejendomme. I alt forventes projektet at medføre, at der skal erhverves ca. 230-235 ha permanent og ca. 80-85 ha midlertidigt areal. Det endelige antal ha og antal ejendomme, som berøres, fastlægges først i forbindelse med den endelige detailprojektering af projektet.

Anlæg af den nye jernbane medfører et overskud af jord, da jernbanen generelt ligger lavt i landskabet. Denne jord forventes dels placeret i arealet mellem motorvejen og jernbanen, dels udsat på udvalgte marker, som grænser op til den nye jernbane. VVM-undersøgelsen har udpeget de marker, som ligger hensigtsmæssigt i forhold til udsætningen. Fastlæggelse af udsætningsområder og fastsættelse af erstatningen for udsætning og jordleje sker som en del af ekspropriationsforløbet.

Det forventes, at ca. 3,1 mio. m³ overskudsjord skal udsættes på naboarealer.

Anlæg af den nye jernbane og omlægning af naturgastransmissionssystemet gør det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder, og der skal således flyttes eller omlægges ledninger. Der henvises herom til afsnit 2.8.

Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand i udgangspunktet sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for vedkommende forsyningsselskab.

Langs med den nye jernbane vil alle jernbanens nabogrunde blive pålagt en eldriftsservitut, jf. afsnit 2.5.2. Ligeledes vil

der blive pålagt beskyttelsesservitutter for naturgastransmissionssystemet og for elforsyningsledninger til jernbanen samt diverse andre fornødne servitutter med henblik på sikring af jernbanen og naturgastransmissionssystemet samt følger af disse anlæg.

Der kan endvidere ske fremrykket ekspropriation, pålægges byggelinjer, udføres forundersøgelser m.v. i overensstemmelse med de øvrige regler i jernbanelovens kapitel 6.

Ekspropriation efter jernbanelovens § 30, stk. 1-3, sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovens § 30, stk. 4. Ved erstatningsfastsættelsen finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse, jf. jernbanelovens § 30, stk. 5.

Ekspropriationsprocesser, som foretages i medfør af henholdsvis jernbanelovens § 30, stk. 1, og naturgasforsyningslovens § 55, stk. 1, kan søges koordineret, idet begge former for ekspropriation sker efter reglerne i ekspropriationsproce-sloven. Det forudsættes, at ekspropriationsprocesserne i udgangspunktet forsøges koordineret, hvor der er tidsmæssig sammenhæng.

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

2.5.2. Eldriftsservitut

Som en del af anlægsprojektet pålægges jernbanens naboejendomme servitut om eldrift i lighed med den eldriftsservitut, der pålægges langs øvrige elektrificerede jernbanestrækninger. Eldriftsservituten pålægges ved ekspropriation i medfør af jernbanelovens § 30, stk. 3, jf. stk. 1.

Servituten indebærer af sikkerhedsmæssige grunde begrænsninger på de ejendomme, der støder op til jernbanen, med hensyn til beplantning og bebyggelse m.v., herunder bygninger, flagstænger og hegn. Det kan blive pålagt ejeren at bringe en servitutstridig tilstand til ophør og at fælde træer, som vurderes at kunne vælte ind på jernbanearealet.

2.6. Miljømæssige vurderinger og supplerende miljømæssige vurderinger

2.6.1. Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet), er for så vidt angår landbaserede projekter, herunder visse industri-anlæg til transport af gas, i første række implementeret i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (miljøvurderingsloven) samt den i medfør af miljøvurderingsloven udstedte bekendtgørelse

nr. 121 af 4. februar 2019 om samordning af miljøvurderinger og digital selvbetjening m.v. for planer, programmer og konkrete projekter omfattet af lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) (miljøvurderingsbekendtgørelsen). For så vidt angår etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, er VVM-direktivet implementeret i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 som ændret ved bekendtgørelse nr. 53 af 22. januar 2018).

Miljøvurderingsloven trådte i kraft den 16. maj 2017. I henhold til lovens § 57, stk. 8, nr. 2, finder de hidtil gældende regler i §§ 11 g – 11 i bekendtgørelse nr. 287 af 16. april 2018 af lov om planlægning (planloven) og i VVM-bekendtgørelsen dog fortsat anvendelse bl.a. for projekter, som er omfattet af loven, og hvor den kompetente VVM-myndighed har offentliggjort en kort beskrivelse af hovedtrækkene af det påtænkte anlæg med henblik på at indkalde ideer og forslag fra offentligheden og berørte myndigheder til brug for afgrænsning af VVM-redegørelsens indhold ("scoping proces") før den 16. maj 2017, som var lovens ikrafttrædelsestidspunkt. Bestemmelserne i § 57, stk. 8, gennemfører overgangsregler i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet).

Det betyder for VVM-pligtige industrianlæg til transport af gas, som skal vedtages ved anlægslov, at de hidtil gældende regler finder anvendelse, hvis bygherren (anlægsmyndigheden) har igangsat en scoping proces inden 16. maj 2017. For anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag, blev scoping processen (kaldet "idéfasehøringen") indledt den 25. november 2014, hvorfor projektet er omfattet af de hidtil gældende regler.

Efter disse regler er industrianlæg til transport af gas som udgangspunkt omfattet af de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, som indtil den 16. maj 2017 især var planlovens §§ 11 g – 11 i og den i medfør af planloven udstedte VVM-bekendtgørelse. Ifølge den nu ophævede bestemmelse i planlovens § 11 h, stk. 1, er anlæg, der vedtages i enkeltheder ved særlig lov (anlægslov), imidlertid altid undtaget fra lovens regler om VVM-procedure for visse offentlige og private projekter. En tilsvarende undtagelse findes i den nu ophævede VVM-bekendtgørelses § 1, stk. 7.

Jernbanelovens kapitel 6 a blev indført ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love, hvor VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter blev implementeret (ændringsloven). Reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a trådte i kraft den 16. maj 2017. I henhold til ændringslovens § 7, stk. 3, nr. 2, finder de hidtil gældende regler dog fortsat anvendelse for projekter, som er omfattet

af loven, og hvor bygherren har anmodet den kompetente VVM-myndighed om en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold før den 16. maj 2017 (scoping proces). Bestemmelserne i § 7, stk. 3, gennemfører for så vidt angår statslige jernbaneprojekter overgangsreglerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet).

Det betyder for statslige jernbaneanlæg, som skal vedtages ved anlægslov, at de hidtil gældende regler finder anvendelse, hvis bygherren (anlægsmyndigheden) har igangsat en scoping proces inden 16. maj 2017. For anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag, blev scoping processen (idéfasehøringen) indledt den 25. november 2014, hvorfor projektet er omfattet af de hidtil gældende regler.

Efter disse regler er statslige jernbaneanlæg som udgangspunkt omfattet af de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, som indtil den 16. maj 2017 især var VVM-reglerne i planloven og VVM-bekendtgørelsen, jf. ovenfor. Som ligeledes anført ovenfor følger det imidlertid af de nu ophævede regler i planlovens § 11 h, stk. 1, og VVM-bekendtgørelsens § 1, stk. 7, at anlæg, der vedtages i enkeltheder ved særlig lov (anlægslov), altid er undtaget fra lovens regler om VVM-procedure for visse offentlige og private projekter.

Undtagelsen i de hidtil gældende regler for projekter, der vedtages i enkeltheder ved lov, er i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 1, stk. 4.

Undtagelsen for projekter, der vedtages i enkeltheder ved lov, finder kun anvendelse i det omfang, at målene med VVM-direktivet nås gennem lovgivningsprocessen. I praksis har direktivets undtagelse for projekter, der vedtages ved anlægslov, i dansk ret betydet, at projekterne har været undtaget fra den danske implementering af VVM-direktivet, men projekterne har i praksis været underlagt de samme materielle krav, som følger af VVM-direktivet.

For anlægsprojekter vedrørende statslige jernbaneanlæg, som er tilladt ved anlægslov, er eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen omfattet af den administrative procedure i jernbanelovens kapitel 6 a, jf. lovens bilag 2, punkt 13 a), medmindre der er truffet screeningsafgørelse om ændringen eller udvidelsen før den 16. maj 2017, hvor reglerne i kapitel 6 a trådte i kraft, jf. ovenfor, eller ændringen eller udvidelsen i sig selv er tilladt ved anlægslov, jf. jernbanelovens § 38 a, stk. 3. I henhold til jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2, er udgangspunktet således, at bl.a. udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, som kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, kræver administrativ tilladelse efter gennemførelse af de fornødne miljømæssige vurderinger af projektet. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er VVM-myndighed i forhold til vurdering og eventuel administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, og styrelsen skal således efter anmeldelse af en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden sty-

relsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades.

For anlægsprojekter vedrørende omlægning af industrianlæg til transport af gas, som er tilladt ved anlægslov, er eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen, som udgangspunkt omfattet af reglerne i miljøvurderingsloven, jf. lovens § 2, stk. 1, nr. 2, jf. bilag 2, punkt 13 a, jf. punkt 3 b. Efter reglerne i miljøvurderingsloven vil udvidelse eller ændring af projektet i anlægsfasen, som kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet, kræve tilladelse efter gennemførelse af de fornødne miljømæssige vurderinger af projektet. Miljøstyrelsen er VVM-myndighed i forhold til vurdering og eventuel administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser af projektet, jf. § 3, stk. 1, nr. 2, i miljøvurderingsbekendtgørelsen, og Miljøstyrelsen skal således efter anmeldelse af en ændring eller udvidelse af projektet vurdere, om der skal gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades.

Der henvises desuden til afsnit 7.1. om forholdet til VVM-direktivet.

2.6.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

VVM-redegørelsen for anlægsprojektet med baggrundsrapporter omfatter en beskrivelse og miljømæssige vurderinger af både jernbaneprojektet (herunder den nordlige linjeføring) og projektet for omlægningen af naturgastransmissionssystemet.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsprojektet i enkeltheder bemyndiges transportministeren og Energinet samtidigt til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. lovens bilag 1 og 2, projektbeskrivelsen i dette lovforslag og i VVM-redegørelsen. Anlægsprojektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 1, stk. 4, jf. afsnit 2.6.1, samt EU-Domstolens praksis vedrørende anvendelsen af artikel 1, stk. 4. Der henvises til afsnit 7 om forholdet til EU-retten.

Anlægsprojektet vil herefter kunne gennemføres på grundlag af anlægsloven, idet loven fraviger en række af de bestemmelser i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v., som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af varige fysiske anlæg, eller stiller krav om forudgående planlægning, tilladelse eller godkendelse mv., før sådanne anlæg kan etableres, jf. lovforslagets § 5.

Anlægsprojektets virkninger på miljøet er som anført beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, dvs. VVM-redegørelsen. Anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af disse vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 2. Det påhviler således Vejdirektoratet og Energinet som anlægsmyndigheder (bygherrer) at sikre, at anlægsprojektets indvirk-

ninger på miljøet, herunder påvirkninger af dyre- og plantearter, som er optaget på Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet) bilag IV (»bilag IV-arter«), holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger i de nævnte miljømæssige undersøgelser af projektet.

Den ny jernbane over Vestfyn og omlægningen af det eksisterende naturgastransmissionssystem er et anlægsprojekt af betydelig størrelse og kompleksitet. Uanset den omfattende og grundige projektering af anlægget, som er udført forud for Folketingets behandling af lovforslaget, kan det formentlig ikke undgås, at der efter anlægslovens ikrafttræden kan opstå behov for at foretage visse justeringer eller tilpasninger mv. af det vedtagne projekt. Det kan i anlægsfasen blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet som følge af f.eks. tilstødte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke er forudsat ved projekteringen af anlægget, og som i forhold til de miljømæssige påvirkninger eventuelt ligger uden for rammerne af de miljømæssige vurderinger i VVM-redegørelsen, der ligger til grund for vedtagelsen af anlægsloven. Der henvises endvidere til bemærkningerne i afsnit 2.1.1. om forholdet til andre anlægsprojekter.

I udgangspunktet vil et anlægsprojekt, der både omfatter et nyt jernbaneanlæg og omlægning af et naturgastransmissionssystem, skulle vurderes efter de forskellige love, som implementerer VVM-direktivet. Det betyder bl.a., at ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter vil skulle vurderes i henhold til VVM-reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf. VVM-myndigheden er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. Ændringer eller udvidelser af et projekt for omlægning af et naturgastransmissionssystem vil skulle vurderes efter VVM-reglerne i miljøvurderingsloven og miljøvurderingsbekendtgørelsen, og VVM-myndigheden er i disse tilfælde Miljøstyrelsen. Der henvises til afsnit 2.6.2.

Det er ikke hensigtsmæssigt, at ændringer eller udvidelser af et sammenhængende anlægsprojekt omfattes af to forskellige regelsæt og myndigheder, uanset at reglerne i det væsentlige har samme indhold. Den foreslåede bestemmelse i § 3 skal sikre, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen alene skal vurderes i henhold til ét regelsæt om VVM.

Lovforslagets § 3 fastsætter de overordnede rammer for den miljømæssige behandling af eventuelle projektændringer m.v. Det følger af bestemmelsen, at ændringer eller udvidelser skal behandles efter reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter). Disse regler skal anvendes, uanset om ændringen eller udvidelsen alene ve-

drører projektet for omlægningen af naturgastransmissions-systemet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil være VVM-myndighed for eventuelle ændringer og udvidelser. Bestemmelsen i § 3 betyder således, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som skal vurdere, om den anmeldte ændring eller udvidelse skal undergives supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

Lovforslagets § 3 betyder desuden, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed for jernbaneprojektet, jf. lovforslagets § 1, stk. 1, og Energinet som anlægsmyndighed for omlægningen af naturgastransmissionssystemet, jf. lovforslagets § 1, stk. 3, har de beføjelser og forpligtelser, som efter reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf normalt tilkommer eller påhviler Banedanmark.

Ændringer og udvidelser, som vedrører jernbaneprojektet, jf. forslaget § 1, stk. 1, anmeldes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af Vejdirektoratet. Ændringer og udvidelser, som vedrører omlægningen af naturgastransmissionssystemet, jf. forslaget § 1, stk. 3, anmeldes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af Energinet.

2.7. Fravigelse af anden lovgivning

2.7.1. Gældende ret

2.7.1.1. Plan-, natur- og miljølovgivning

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret oftest forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter plan-, natur- og miljølovgivningen m.v.

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

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

Som følge af planlovgivningen vil etableringen af et anlægsprojekt beliggende i landzone kræve en landzonetilladelse efter planlovens § 35, stk. 1. Herudover vil der for visse projekters vedkommende skulle ske ændringer i kommune- og lokalplaner. Planlovens bestemmelser om kommune- og lokalplaner indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning. Endvidere har erhvervsministeren i medfør af planlovens § 3 beføjelse til at fastsætte

bindende krav til lovens administration og planlægningens indhold. I medfør af tidligere lignende beføjelser i dagældende lov om kommuneplanlægning og lov om by- og landzoner er udstedt cirkulære nr. 183 af 26. november 1984 om lokalplanforslag og zonelovsansøgninger vedrørende arealer inden for 200 meters afstand på hver side af transmissionsledningerne for olie og naturgas, som fortsat er gældende, herunder for lokalplanlægning og ansøgninger om landzone-tilladelse i 200 meter bæltet på hver side af naturgastransmissionssystemet nævnt i lovforslagets § 1, stk. 3.

Etableringen af et anlægsprojekt, der berører en fredning, kan alene ske, hvis Fredningsnævnet meddeler dispensation, jf. § 50 i lovebekendtgørelse nr. 240 af 13. marts 2019 om naturbeskyttelse (naturbeskyttelsesloven).

Endvidere er der i naturbeskyttelseslovens kapitel 2 fastsat en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. følgende bygge- og beskyttelseslinjer: sø- og åbeskyttelseslinjen (naturbeskyttelseslovens § 16), skovbyg-gelinjen (naturbeskyttelseslovens § 17), fortidsmindebyg-gelinjen (naturbeskyttelseslovens § 18), kirkebyggelinjen (naturbeskyttelseslovens § 19). Herudover foreskriver kapitel 2 forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: naturlige søer, beskyttede vandløb, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (naturbeskyttelseslovens § 3). Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper vil som følge af naturbeskyttelseslovens §§ 65, stk. 1 og 2, og 65 b, stk. 1, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om f.eks. afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper, fra den relevante myndighed, der enten udgøres af miljø- og fødevareministeren eller kommunalbestyrelsen.

Desuden foreskriver naturbeskyttelseslovens § 20 samt bekendtgørelse nr. 941 af 27. juni 2016 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg mv. i det åbne land (vej- og elbekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2, at et anlægsprojekt, der anlægges i det åbne land, skal have en principgodkendelse. En sådan godkendelse vil oftest betinges af, at der kan dispenseres fra bestemmelserne i naturbeskyttelseslovens kapitel 2.

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

Naturbeskyttelseslovens § 26 a indeholder regler om nedlæggelse af veje og stier, herunder regler om, at der forud for nedlæggelse skal ske anmeldelse til kommunalbestyrelsen, der kan nedlægge forbud mod nedlæggelse af veje og stier.

Bekendtgørelse nr. 1466 af 6. december 2018 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt (artsfredningsbekendtgørelsen) fastsætter regler om fredning af nærmere bestemte dyr, herunder fugle, og planter, i form af forbud mod drab, indsamling, handel m.v. Der

kan for så vidt angår beskyttelsesbestemmelserne søges om dispensation fra den relevante myndighed, som for nærværende er Miljøstyrelsen.

§§ 8-13 i lovbekendtgørelse nr. 315 af 28. marts 2019 om skove (skovloven) fastsætter regler om anvendelsen af fredskovspligtige arealer, herunder om pligt til at holde arealet bevokset med træer og begrænsninger i adgangen til at foretage hugst. Skovlovens §§ 26-28 fastsætter endvidere regler om beskyttelse af skovnaturtyper og levesteder for arter i internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af andre former for naturmæssigt særlig værdifuld skov. Miljø- og fødevarerministeren har kompetence til at dispensere fra nærmere bestemte bestemmelser i skovloven.

Med lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014 museumsloven sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Loven foreskriver i kapitel 8 og 8 a bl.a., at der skal søges dispensation til tilstandsændringer af beskyttede diger og fortidsminder. Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren.

Lovbekendtgørelse nr. 27 af 1. april 2017 om landbrugssejendomme (landbrugsloven) indeholder bl.a. regler om jordfordeling og landbrugspligt. Ved anlæg på arealer, der er pålagt landbrugspligt, ville landbrugspligten skulle søges ophævet efter reglerne i landbrugslovens kapitel 5.

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

Lovbekendtgørelse nr. 126 af 26. januar 2017 om vandplanlægning med tilhørende bekendtgørelse forpligter miljø- og fødevarerministeren til at opstille miljømål, iværksætte indsatsprogrammer og overvågning og vedtage vandområdeplaner med henblik på at forebygge forringelse af og opnå god tilstand for overfladevandområder og grundvandsforekomster i overensstemmelse med vandrammedirektivet, jf. afsnit 7.6. Det følger af § 8 i bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, at myndighederne ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre forringelse af målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster.

2.7.1.2. Kolonihaveområder

I medfør af § 4 i lovbekendtgørelse nr. 790 af 21. juni 2007 om kolonihaver (kolonihaveloven) er varige kolonihaver beskyttet mod nedlæggelse. Nedlæggelse kræver tilladelse fra kommunalbestyrelsen og forudsætter, at væsentlige samfundsmæssige hensyn gør det nødvendigt at disponere over arealet til et formål, der ikke kan tilgodeses et andet sted i kommunen, og at der tilvejebringes et nyt kolonihaveområde, som kan erstatte det område, der nedlægges.

2.7.1.3. Udbygning af transmissionsnet

Når naturgastransmissionssystemer skal etableres eller ændres, sker det efter en planlægnings- og godkendelsesprocedure fastsat i lovbekendtgørelse nr. 997 af 27. juni 2018 om Energinet (lov om Energinet). Efter § 4, stk. 1, i lov om Energinet kan etablering og væsentlige ændringer af gastransmissionsnettet således ske, hvis der er et tilstrækkeligt behov for udbygningen, herunder når udbygningen sker med sigte på øget forsyningssikkerhed, beredskabsmæssige hensyn, skabelse af velfungerende konkurrencemarkeder m.v. Dette skal, jf. § 4, stk. 2 og 3, forinden belyses i en plan udarbejdet af Energinet, som skal indsendes til klima-, energi- og forsyningsministeren, som kan bestemme, at udbygningen kræver godkendelse af ministeren. Efter § 4, stk. 4, i lov om Energinet kan klima-, energi- og forsyningsministeren stille vilkår for udbygningen, herunder om bortskaffelse eller sanering af anlæg. Klima-, energi og forsyningsministeren har efter gældende ret ikke hjemmel til at pålægge Energinet en udbygning eller ændring af gastransmissionssystemer.

Efter § 22 i lov om Energinet kan afgørelser om godkendelse eller afslag på godkendelse truffet af klima-, energi- og forsyningsministeren i medfør af samme lovs § 4, stk. 3 og 4, om udbygning af transmissionsnet påklages til Energiklagenævnet efter reglerne i naturgasforsyningslovens §§ 51 og 53. Energinets udbygningsplan efter § 4, stk. 2, kan i de tilfælde, hvor klima-, energi- og forsyningsministeren ikke benytter sin godkendelsesbeføjelse, påklages af enhver med en væsentlig og individuel interesse i udbygningsplanen.

2.7.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at anlægsprojektet omfattet af dette lovforslag vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsmyndigheden kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Bemyndigelserne i lovforslagets § 1 indebærer således, at transportministeren (Vejdirektoratet) og Energinet kan gennemføre de fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere anlægsprojektet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljømæssige vurderinger.

De indgreb, som transportministeren (Vejdirektoratet) og Energinet bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven, kan normalt efter de almindelige regler i plan-, natur- og miljølovgivningen m.v. kræve en forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation eller indeholde bestemmelser, som ville hindre gennemførelsen af anlægsprojektet. Der henvises herom til afsnit 2.7.1. Hensigten er imidlertid – i overensstemmelse med, hvad der normalt er praksis ved anlægslove – at indgrebene skal kunne foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation, og uden hensyn til forbud og begrænsninger.

For at skabe klarhed om, at anlægsloven således udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets § 5, at en række konkrete bestemmelser og tilladelseskrav i planloven, naturbeskyttelsesloven, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, skovloven, museumsloven, landbrugsloven, kolonihaveloven og lov om Energinet fraviges med anlægsloven.

Om forholdet til lov om Energinet bemærkes særligt, at Folketinget ved den foreslåede bestemmelse i § 1, stk. 3, bemyndiger Energinet til at omlægge naturgastransmissionssystemet. Med anlægsloven vil der således blive vedtaget et grundlag for omlægningen af naturgastransmissionssystemet, som vil erstatte Energinets vurdering af, om der er et tilstrækkeligt behov for at omlægge naturgastransmissionssystemet i henhold til § 4, stk. 1, i lov om Energinet. Derfor foreslås det, at anlægsloven fraviger § 4, stk. 1. Derimod vil der fortsat være et behov for, at Energinet i henhold til § 4, stk. 2, i lov om Energinet, udarbejder en plan for projektet, som indsendes til klima-, energi- og forsyningsministeren, inden udbygningen kan begynde. Det skyldes blandt andet, at planlægningskravet beror på en EU-retlig forpligtelse, og at der kan være behov for en redegørelse for det samlede projekt, som også kan omfatte anden energiinfrastruktur end naturgastransmissionssystemet. Efter § 4, stk. 3 og 4, i lov om Energinet, vil klima-, energi- og forsyningsministeren endvidere kunne godkende planen og stille eventuelle vilkår. Det er ikke hensigten, at en sådan eventuel godkendelse skal være en forudsætning for Energinets forpligtelse til at omlægge naturgastransmissionssystemet på strækningen, som fremgår af dette lovforslag.

Fravigelsen af anden lovgivning indebærer ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske, natur- og miljømæssige og rekreative hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser i anden lovgivning, tilsidesættes i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af Vejdirektoratet og Energinet som anlægsmyndigheder efter reglerne i anlægsloven. Anlægsprojektet skal gennemføres efter anlægslovens bestemmelser og i overensstemmelse med bemærkningerne til lovforslaget samt inden for rammerne af vurderingerne af projektets indvirkning på miljøet. Påvirkningen som følge af de natur- og miljømæssige samt landskabsmæssige virkninger af de fysiske arbejder og indgreb, som anlægsloven indebærer, er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, herunder i den udarbejdede VVM-redegørelse.

Særligt i forhold til naturhensyn bemærkes, at der i VVM-redegørelsen er beskrevet de konkrete afværgeforanstaltninger, som iværksættes i nødvendigt omfang for at sikre hensynet til naturområder og fugle og andre dyrearter. Det foreslås på den baggrund i lovforslagets § 4, at anlægsmyndighederne (Vejdirektoratet og Energinet) ved gennemførelsen af anlægsprojektet udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til yngle- og rasteområder for arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse (liste over arter på habitatdirektivets bilag IV) for at modvirke, at fugle eller arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse forstyrres med skadelig

virkning for arten eller bestanden, af hensyn til fugles æg og reder, og af hensyn til naturbeskyttelsen i øvrigt.

Anlægsprojektet berører ikke udpegede Natura 2000-områder, og der er ikke i VVM-redegørelsen konstateret påvirkning af Natura 2000-områder. Der er kortlagt bilag IV-arter, jf. Miljøkortlægningsrapport til Ny bane over Vestfyn (baggrundsrapport til VVM-redegørelse, Miljøvurdering, Rapport 561).

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger og de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (habitatdirektivet), naturbeskyttelseslovens § 29 a, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, samt § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lov om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 og artikel 5 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

Anlægsmyndighederne (Vejdirektoratet og Energinet) har som nævnt ved udførelsen af anlægsprojektet ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og de rammer for projektet, der fremgår af vurderingen af de miljømæssige konsekvenser. Transportministeren fører tilsyn hermed, jf. lovforslagets § 12.

Den øvrige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. gælder fortsat for anlægsprojektet i det omfang, disse love og bestemmelser ikke udtrykkeligt er fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov. Det forhold, at den almindelige lovgivning, som ikke er fraveget, fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Vejdirektoratet og Energinet samt deres entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som ikke er udtrykkeligt fraveget i forslaget til § 5, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

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

Det foreslås derfor i § 6, stk. 1, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lov om Energinet, lovebekendtgørelse nr. 1178 af 23. september 2016 byggeloven, lovebekendtgørelse nr. 265 af 21 marts 2019 om jagt og vildtforvaltning

(jagtloven), lov om naturbeskyttelse, lovbekendtgørelse nr. 127 af 26. januar 2017 om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lovbekendtgørelse nr. 118 af 22. februar 2018 om vandforsyning m.v., lovbekendtgørelse nr. 681 af 2. juli 2017 om miljøbeskyttelse og lovbekendtgørelse nr. 124 af 26. januar 2017 om råstoffer og regler udstedt i medfør af disse love samt bekendtgørelse om sikkerhedsbestemmelser for naturgasanlæg og bionaturgasanlæg efter lovbekendtgørelse nr. 1084 af 19. september 2017 om arbejdsmiljø, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Samtidig gives der mulighed for, at anlægsmyndigheden (Vejdirektoratet eller Energinet) kan indbringe kommunalbestyrelsernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet for transportministeren, hvis anlægsmyndigheden er uenig i den trufne afgørelse, jf. forslaget til § 6, stk. 2. Transportministeren vil – som øverste ansvarlig for jernbaneprojektet – have en konkret viden om rammerne for det samlede projekt, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager. Endvidere foreslås det af samme grund, at transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet, jf. forslaget til § 6, stk. 3.

Der foreslås i § 6, stk. 4, tillige en bestemmelse om, at transportministerens afgørelse ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Enhver med retlig interesse har mulighed for at rejse en sag ved domstolene.

Bestemmelserne i § 6 vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve anlægsprojektet. Når anlæggene er opført, og projektet afsluttet, finder bestemmelserne ikke anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for afgørelser efter de i stk. 1 nævnte regler i forbindelse med driften af anlæggene.

Forslaget ændrer endvidere ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de nævnte love. Der ændres således ikke på de krav, som en ansøgning skal indeholde, og de krav, der skal opfyldes, førend de pågældende arbejder kan foretages, samt de vilkår, som stilles i tilladelserne.

Med lovforslaget afskæres klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lovforslagets § 6, hvilket primært vedrører plan-, miljø- og naturlovgivningen. Der er dog som sædvanligt mulighed for at indbringe sagen for domstolene, dog med en frist på seks måneder af hensyn til projektets fremgang. Der er ligeledes også den almindelige adgang til at indbringe klager til Folketingets Ombudsmand, hvilket ikke vil have opsættende virkning.

Der henvises i øvrigt til forslagens §§ 5 og 6 og bemærkningerne hertil.

2.8. Ledninger

I tracéet for jernbanen ligger, foruden naturgastransmissionsledningen og tilhørende system, andre forskellige typer ledninger, der vil blive berørt af jernbaneprojektets gennemførelse, og som skal håndteres i forbindelse med anlægsarbejderne. Tilsvarende vil der også være ledninger, der bliver berørt af omlægningen af naturgastransmissionssystemet, og disse ledninger skal også håndteres i forbindelse med anlægsprojektet.

Lovforslaget indeholder i §§ 8-10 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af det samlede anlægsprojekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

Der henvises i øvrigt til forslagens §§ 8-10 og bemærkningerne hertil.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

3.1. Anlægsøkonomi og tidsplan

Anlægsoverslaget for anlæg af ny jernbane over Vestfyn og omlægning af eksisterende naturgastransmissionssystem er udarbejdet efter Transport- og Boligministeriets retningslinjer for ny budgettering af anlægsprojekter på vej- og baneområdet. Anlægsoverslaget er opgjort på 4 niveauer: fysikoverslag, basisoverslag, ankerbudget (projektbevilling) og samlet anlægsbudget (totaludgift).

Fysikoverslaget er udarbejdet ved hjælp af Vejdirektoratets overslagssystem. Det vil sige, at det er baseret på teoretiske mængder fra det foreliggende skitseprojekt og enhedspriser og erfaringer fra de seneste sammenlignelige anlægsarbejder. Banedanmark har bidraget med enhedspriser og anlægsoverslag på en række jernbanespecifikke områder, og Energinet har leveret anlægsoverslag for omlægning af naturgastransmissionssystemet.

Anlæg af ny jernbane over Vestfyn og omlægning af naturgastransmissionssystemet er et stort og kompliceret projekt, hvortil der knytter sig en række usikkerheder i det foreliggende anlægsoverslag og den foreliggende tidsplan. Overslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder og arkæologi ikke kan beregnes præcist på forhånd. Projektets detaljerede udformning, mængder m.v. kendes først på et senere tidspunkt, ligesom udviklingen i konjunktur- og konkurrencesituationen på licitationstidspunktet er af væsentlig betydning for anlægsudgifternes endelige størrelse. Yderligere kan de arkæologiske forundersøgelser vise, at det bliver nødvendigt at foretage egentlige udgravninger af fund.

I henhold til principperne i ny anlægsbudgettering (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) har et eksternt rådgivningsteam gennemført en eksternt kvalitetssikring af Vejdirektoratets VVM-undersøgelse. Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ikke er fundet vægtige forhold, som

forhindrer, at projektet kan sendes til godkendelse i det politiske system. Som følge af den eksterne kvalitetssikring er anlægsoverslaget øget med 0,02 mia. kr. til dækning af øgede omkostninger i forbindelse med arbejder tæt på den eksisterende jernbane, således at det samlede anlægsbudget inkl. korrektionstillæg er 4,85 mia. kr. (2019-prisniveau, byggeomkostningsindeks 106,28)

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

I henhold til ny anlægsbudgettering bevilges basisoverslaget tillagt 10 pct. til gennemførelse af projektet (ankerbudgettet/projektbevilling). Herudover afsættes yderligere en central reserve på 20 pct. Det samlede anlægsbudget (totaludgift) vil således udgøre basisoverslaget + 30 pct. dvs. 4,85 mia. kr. (2019-prisniveau, byggeomkostningsindeks 106,28).

Den centrale reserve placeres hos transportministeren, mens Vejdirektoratet råder over ankerbudgettet.

| Basisoverslag | Ankerbudget (basisoverslag + 10 %) | Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 %) |
|---------------|---------------------------------------|--|
| 3,73 | 4,10 | 4,85 |

Tabel 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mia. kr. 2019-prisniveau (byggeomkostningsindeks 106,28). Budgetter er eksklusive Energinets og andre ledningsejeres egne omkostninger.

Det samlede anlægsoverslag for omlægning af naturgastransmissionssystemet, og de dertil afledte omkostninger til natur og miljø, er i VVM-undersøgelsen estimeret til 552,8 mio. kr. (prisniveau 2019, indeks 106,28). Det er i forbindelse med VVM-undersøgelsen beregningsmæssigt antaget, at ca. 75 % af omkostningen skal afholdes af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed for den nye jernbane, og dermed er det denne andel af udgiften til omlægningen af naturgastransmissionssystemet, der er medtaget i det samlede anlægsbudget. Den endelige fordeling af udgifterne forbundet med ledningsomlægningen mellem Vejdirektoratet, som anlægsmyndighed for den nye jernbane, og Energinet, som ledningsejer, er ikke afklaret. Afklaring af udgiftsfordeling sker i henhold til almindelige ledningsregler.

Det bemærkes, at omkostningerne forbundet med omlægningen af naturgastransmissionssystemet, som ikke afholdes af anlægsmyndigheden for jernbanen, herunder omkostninger til afværgeforanstaltninger efter lovforslagets § 4, er at betragte som nødvendige omkostninger omfattet af § 3 i bekendtgørelse nr. 816 af 27. juni 2016 om økonomisk regulering af Energinet.

Det forudsættes, at Vejdirektoratet og Energinet indgår en samarbejdsaftale vedrørende den praktiske gennemførelse af anlægsprojektet m.v. og i udgangspunktet også indgår aftale om håndteringen af spørgsmålet om fordeling af udgifterne forbundet med omlægningen af naturgastransmissionssystemet. Såfremt der ikke opnås enighed om udgiftsfordelingen (efter de almindelige ledningsregler) vil udgiftsspørgsmålet blive afklaret af ekspropriations- og taksationsmyndighederne, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 11.

Vejdirektoratet har det overordnede projektansvar for anlægsprojektet, og Banedanmark bistår Vejdirektoratet med banetekniske kompetencer. Det nærmere samarbejde og kompetencefordeling reguleres i en samarbejdsaftale. Ligeså reguleres samarbejdet mellem Vejdirektoratet, som anlægsmyndighed for den nye jernbane, og Energinet, som anlægsmyndighed på omlægning af naturgastransmissionssystemet, i en samarbejdsaftale.

Anlægsperioden for en ny jernbane over Vestfyn vurderes til at være 4-5 år. Dertil skal lægges tid til projektforberedelse i form af bl.a. projektering, arkæologiske undersøgelser, udbud af entreprenøropgaver og ekspropriation af arealer, samt alle arbejder i relation til omlægning af naturgastransmissionsledningen og det tilhørende system. Efter anlægsperioden kan der forventes forskellige mindre færdiggørelsesarbejder, samt testkørsel og ibrugtagning af jernbanen.

Anlæg af ny jernbane over Vestfyn inkl. omlægning af det eksisterende naturgastransmissionssystem forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

År 1 efter igangsætning: forventet detailprojektering, udbud og opstart af omlægning af naturgastransmissionssystem.

År 2 efter igangsætning: forventet besigtigelse, ekspropriation og omlægning af naturgastransmissionssystem.

År 3 efter igangsætning: forventet igangsætning af anlægsarbejder.

År 6 efter igangsætning: forventet afslutning af anlægsarbejdet og testkørsler.

År 7 efter igangsætning: forventet idriftsættelse og efterarbejder.

I tidsplanen forudsættes det, at det eksisterende naturgastransmissionssystem omlægges, inden anlægsarbejdet for jernbanen påbegyndes eller som minimum, at arbejderne med naturgastransmissionssystemet tilrettelægges sådan, at omlægningen ikke forsinker anlægsarbejdet for jernbaneprojektet.

Da det samlede projekt vedrører både anlæg af ny jernbane og omlægning af naturgastransmissionssystem samt koordinering med motorvejsudbygning, elektrificering og etablering af nyt signalssystem på jernbanenettet, konsolideres tidsplanen endeligt i forbindelse med detailprojektering af projektet.

| | År efter igangsætning | Sum mia. kr. |
|---------------------|-----------------------|-----------------|
| Projektforberedelse | 1 | 0,145 |
| Anlæg | 2 | 0,485 |
| Anlæg | 3 | 0,970 |
| Anlæg | 4 | 1,070 |
| Anlæg | 5 | 1,020 |
| Anlæg og åbning | 6 | 0,970 |
| Efterarbejder | 7 | 0,191 |
| | | 4,851 |

Tabel 2: Forventet årsopdelt samlet anlægsbudget for anlægsprojektet i mia. kr. 2019-prisniveau (byggeomkostningsindeks 106,28). Budgetter er eksklusive Energinets og andre ledningsejeres egne omkostninger.

Som en del af VVM-undersøgelsen er der gennemført en samfundsøkonomisk analyse, som er en systematisk vurdering af et tiltags fordele og ulemper for samfundet, hvor en række udvalgte effekter omregnes til kroner og øre. Foruden anlægsomkostninger og driftsøkonomi indgår også passageernes tidsgevinster og miljøeffekter m.m. i den samfundsøkonomiske analyse. Den samfundsmæssige forrentning af anlæggelse af en ny jernbane over Vestfyn er vurderet til at være 5,5 % baseret på omkostningerne, som dækkes af anlægsprojektet.

3.2. Anlægsprojektets økonomiske og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Arbejdet vedrørende anlæg af en ny jernbane over Vestfyn forestås af Vejdirektoratet og har således økonomiske og administrative konsekvenser for Transport- og Boligministeriet i forbindelse med anlægsfasen.

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

Da anlægget af en ny jernbane og omlægning af naturgastransmissionssystemet er et projekt af kompleks karakter, påtænkes det at udbyde projektet med fleksible udbudsformer med henblik på at få skabt klarhed over, i hvilken ud-

strækning markedet – de udførende entreprenører – kan tilbyde tekniske, juridiske og finansielle løsninger, der kan føre til besparelser og/eller forbedringer i forhold til miljøet, omgivelserne, byggeprocessen og/eller til det færdige projekt, således at projektet kan blive realiseret inden for den økonomiske ramme. Hvis der i forhandlingerne med entreprenørerne fremkommer forslag til ændringer, som ligger uden for det i VVM-redegørelsen beskrevne projekt, vil disse ændringer skulle behandles efter forslaget § 3.

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

De berørte kommuner (Middelfart, Assens og Odense), Region Syddanmark og statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra anlægsmyndighederne (Vejdirektoratet og Energinet) med henblik på at vurdere, om der kan gives tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet som følge af krav hertil i bl.a. natur- og miljølovgivningen i de tilfælde, hvor myndighedskompetencen ikke er fraveget i dette lovforslag.

Omlægningen af naturgastransmissionssystemet er forbundet med væsentlige udgifter, der skal fordeles mellem Vejdi-

rektoratet og Energinet. Der henvises herom til afsnit 3.1. Endvidere skal der foretages en række andre ledningsarbejder, som nødvendiggøres af anlægget af jernbanen og omlægningen af naturgastransmissionssystemet. Fordelingen af udgifter hertil afhænger af den enkelte lednings retsstilling, og udgifter forbundet med gennemførelsen af ledningsarbejder nødvendiggjort af det samlede anlægsprojekt kan således forventes at skulle afholdes både af anlægsprojektet og af den enkelte ledningsejer.

Drift og vedligehold af jernbanen overgår til Banedanmark ved entreprenørens aflevering. De nærmere forhold vedrørende overdragelsen af den anlagte jernbane reguleres i en samarbejdsaftale mellem Vejdirektoratet og Banedanmark. Drift og vedligehold af det omlagte naturgastransmissionssystem forestås af Energinet.

Lovforslaget har ikke implementeringskonsekvenser.

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

Den nye jernbane over Vestfyn vil frigøre kapacitet på den nuværende jernbane over Vestfyn og dermed give bedre mulighed for afvikling af især regional persontogstrafik på strækningen.

Omlægningen af naturgastransmissionssystemet vil – afhængig af udgiftsfordelingen – potentielt medføre en væsentlig udgift for Energinet. Da Energinets virksomhed er underlagt hvile-i-sig-selv regulering, betyder det, at udgifter forbundet med omlægningen af naturgastransmissionssystemet som udgangspunkt skal finansieres over tariffene, som betales af gaskunderne.

Indskrænkning i trafikken på eksisterende veje i anlægsperioden kan medføre gener for erhvervslivet.

Der skal i anlægsperioden gennemføres en række ledningsarbejder nødvendiggjort af anlægsprojektets gennemførelse.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante.

5. Administrative konsekvenser for borgere

Lovforslaget giver mulighed for arealerhvervelser, eventuelt ved ekspropriation, både i form af midlertidige arbejdsarealer m.v. i anlægsfasen og permanente arealerhvervelser til brug for anlægsprojektet. Der vil for de borgere, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, være midlertidige administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne mv. foregår. Ejerne af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved korrespondance fra Vejdirektoratet og ekspropriationsmyndighederne.

Der afskæres med lovforslaget klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lovforslagets § 6, hvilket primært vedrører plan-, miljø- og naturlovgivningen.

Forslaget om afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af hensyn til anlægsprojektets fremdrift og økonomi samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere mv. i anlægsperioden. Afgørelserne vil som altid kunne indbringes for domstolene, dog med de frister, der fremgår af lovforslagets § 13, stk. 1, ligesom der forsat vil være mulighed for at klage til Folketingets Ombudsmand.

Derudover har lovforslaget ikke administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

VVM-redegørelsen omhandler de forventede miljømæssige konsekvenser for anlæg af ny jernbane. Anlæggelsen af den nye jernbane forudsætter en meget omfattende omlægning af det eksisterende naturgastransmissionssystem, hvorfor denne ledningsomlægning også er behandlet i VVM-redegørelsen. Endvidere er afledte arbejder af disse projekter beskrevet.

Konsekvenserne af den valgte løsning ("Forslag Nord") for anlæg af en ny jernbane og omlægningen af Energinets naturgastransmissionssystem er beskrevet i resume nedenfor.

6.1. Planforhold

Ny jernbane over Vestfyn forløber gennem tre kommuner på Fyn, henholdsvis Middelfart, Assens og Odense Kommune. Kommune- og lokalplaner for de tre kommuner omfatter en række bestemmelser og retningslinjer for kommunernes areal, dvs. både for byerne og for det åbne land.

Fra syd for Elmelund ved Odense til vest for Andebølle tæt på Grønnemose ligger en arealreservation til hovedtransmissionsnet for naturgas i Danmark. Den eksisterende naturgastransmissionsledning ligger tæt på/er sammenfaldende med den nye jernbane, og det er derfor nødvendigt at flytte ledningen og tilhørende system.

Øst for Ejby krydser et 150 kV jordkabel projektområdet. I planlægningen af den nye jernbane skal der tages højde for både eksisterende og planlagte transmissionsledninger. For jernbaneprojektet vil der skulle etableres krydsninger mellem højspændingsledninger og den nye jernbane over Vestfyn.

Odense Kommune har i kommuneplanen udlagt en interessezone for en ny ringvej ved Blommenslyst (Ring 3 Vest). Den nye jernbane krydser den planlagte Ring 3 Vest nord for motorvejen E20. Der er i planlægningen af jernbanen taget højde for, at Ring 3 kan realiseres på et senere tidspunkt, hvis Odense Kommune ønsker dette.

Den nye jernbane går nord om Strandmøllen inden for virksomhedens planlægningszone og berører perifert sikkerhedszonen omkring virksomheden.

I forbindelse med omlægningen af naturgastransmissionsledningen vil en M/R station ("måle-/regulatorstation") og 1-2 L/V stationer skulle flyttes. Der henvises til afsnit 2.8

ovenfor om ledninger samt til lovforslagets §§ 8-10 om udførelse af og betaling for ledningsarbejder.

Forslaget berører også kommuneplanrammen for Spedsbjerg Skole, hvor området påvirkes væsentligt, idet størstedelen af området inddrages. Områderne er udlagt til ”andet formål” og ønskes friholdt for bebyggelse. Området benyttes i dag bl.a. til udflytterbørnehave.

6.2. Landskab og visuelle forhold

6.2.1. Påvirkning fra anlægsprojekt

Den nye jernbane er på hovedparten af strækningen placeret parallelt med den eksisterende motorvej, og der er derfor begrænsede arealer mellem motorvejen og jernbanen (mellem-landsarealer). Hvor jernbanen føres under motorvejen, ved tilslutningsanlæg 57, fjerner den sig en smule fra motorvejen og skaber derved et mellemland på strækningen frem mod tilslutningsanlægget. Jernbanen krydser kun højspændingsledninger enkelte steder.

De væsentligste påvirkninger ved jernbanen knytter sig til landskaberne omkring tilslutningsanlæg 57 ved Gremmeløkke Å, Store Korsebjerg og Kildebjerg Rasteplads. Hvor jernbanen føres under motorvejen ved tilslutningsanlæg 57 påvirkes et større landskab af tekniske elementer end i dag. Dog er dette et landskab, der allerede i dag er påvirket af tekniske elementer knyttet til den eksisterende motorvej. Ved Gremmeløkke Å vil jernbanen forstyrre den visuelle kontakt til dallandskabet mod nord, idet jernbanen føres på dæmning henover åen og dermed påvirker kigget fra motorvejen.

Jernbanen gennemskærer et værdifuldt landskabsrum ved Store Korsebjerg og et kuperet bakkelandskab ved Kildebjerg Rasteplads. Her vil landskaberne blive visuelt forstyrret af jernbanen, dens udstyr og de nødvendige påfyldninger og afgravninger. Der vil dog med udgangspunkt i den eksisterende landskabskarakter være gode muligheder for at afskærme for dette med skovplantninger.

Ved skovrejsningen vest for Odense og landsbyen Elmelund får den nye jernbane landskabelige og visuelle konsekvenser for landsbyen og de landskabelige og rekreative omgivelser.

Omlægningen af naturgastransmissionssystemet vil have meget begrænset indflydelse på landskab og visuelle forhold. I det omfang ledningen passerer levende hegn, vil man opleve traceet i form af 4 m beplantningsfri zoner omkring traceet. Ledningstraceet vil blive markeret med mærkepæle, der så vidt muligt placeres i skel og hegn.

6.2.2. Afværgeforanstaltninger

Jernbanen kan afskærmses med karaktergivende beplantninger, der tilpasses det eksisterende landskab, og udformes under hensyn til særlige kig på tværs af baneanlæg. Sådanne plantninger gælder også ved Kildebjerg Rasteanlæg, hvor påvirkninger fra jernbanen afværges med skovplantninger

langs jernbanen i tilknytning til eksisterende skov og etablering af stibroer på tværs af baneanlæg til de rekreative landskaber omkring rasteanlægget. Ved Koelbjerg anvendes ligeledes skovplantninger til at afværge for banens visuelle påvirkning, således at det skovprægede landskab styrkes på tværs af baneanlæg.

Ved Gremmeløkke Å kan anvendes sporadiske beplantninger, der forankrer baneanlægget i landskabet og skærmer for markante dæmningsanlæg. Ved Indslev Kirke etableres der ikke beplantninger, da det prioriteres at bevare indkig til kirken på trods af banens visuelle påvirkning.

Hvor banen ligger på dæmning og er synlig og markant, typisk i flade og åbne landskaber, kan dæmninger anlægges med en fladere hældning, således at dæmninger visuelt synes af mindre, og så dyrkning kan ske så tæt på banen som muligt. Hvor banen ligger i afgravning, kan der udvalgte steder anvendes lave buske på skråningsanlæg i det omfang, de ikke markerer sig visuelt i det omgivende landskab over skråningstoppene.

Ved Store Korsebjerg kan der afskærmses for jernbanens visuelle påvirkning med skovplantninger i tilknytning til eksisterende skov, og der skabes en tunnelforbindelse under banen, således at arealerne nord og syd for jernbanen kan opretholdes til dyrkning.

6.3. Arkæologi og kulturarv

6.3.1. Eksisterende forhold

Odense Bys Museer har foretaget en indledende vurdering af undersøgelsesområdet og udpeget ca. 2/3 af strækningen som ”hot spot” med stor sandsynlighed for arkæologiske fund. Undersøgelsesområdet dækker ikke hele området, hvor naturgastransmissionssystemet skal omlægges. Der er således væsentlige arkæologiske interesser, og gennemførelse af anlægsprojektet vil kræve grundige forundersøgelser og sandsynligvis arkæologiske udgravninger. Særligt det smalle bælte af Troelsgård kulturarvsareal ved Odense vil sandsynligvis kræve egentlige udgravninger.

Der er et stort antal beskyttede sten- og jorddiger inden for området med særlig koncentration i områderne omkring Indslev, Gadsbølle, Andebølle, Koelbjerg og Elmelund.

De bevaringsværdige bygninger i undersøgelsesområdet er placeret omkring Spedsbjerg og Ravnebjerg, samt i Elmelund. Elmelund landsby er også udpeget i Odense Kommuneplan som et værdifuldt kulturmiljø og udgør en bevaringsværdig sammenhæng.

Det eneste fredede område i nærheden af jernbanen er omgivelserfredningen omkring Indslev Kirke. Jernbanen og naturgastransmissionsledningen ligger uden for denne fredning. Inden for kirkeomgivelserne må der kun planlægges og udføres aktiviteter inden for byggeri og anlæg, hvis der tages hensyn til kirkernes landskabelige beliggenhed, samspil med det nære bebyggelsesmiljø eller udsigten til og fra

kirken, og hvis det kan godtgøres, at de beskyttelsesmæssige og bevaringsmæssige interesser ikke tilsidesættes. Ved Indslev Kirke er der også udlagt værdifuldt kulturmiljø og kirkeomgivelser samt kirkebyggelinje.

Omkring Rørup Kirke er der i Assens Kommunes kommuneplan udlagt en kirkeomgivelseszone, der også er udpeget som kulturhistorisk bevaringsværdig. Selve kirken med omgivelsesfredning ligger uden for undersøgelsesområdet omkring jernbanen, men kirkeomgivelseszonen og kirkebyggelinjen strækker sig mod nord op til motorvejen. Rørup Kirke er synlig i stor afstand.

Omkring Ravnebjerg Kirke er der også udlagt kirkeomgivelseszone, der også er udpeget som kulturhistorisk bevaringsværdig. Selve kirken har også omgivelsesfredning, som dog ligger uden for undersøgelsesområdet, men kirkebyggelinjen strækker sig mod nord til motorvejen.

6.3.2. Påvirkning fra anlægsprojekt

I anlægsfasen vil anlægsarbejder, særligt oplag af jord og muld, kunne forstyrre de udlagte kirkeomgivelser.

Ved omlægning af naturgastransmissionssystemet samt højspændingsledning bliver 25 diger midlertidigt gennembrudt. Desuden vil et forholdsvis stort antal diger, i alt 20, berøres ved gennembrud af jernbanen.

Der skal nedrives en bevaringsværdig bygning med bevaringsværdi 4 for at gøre plads til den nye jernbane.

Ved Indslev Kirke berøres kirkebeskyttelseslinje og kirkeomgivelser. Jernbanen er flyttet så langt væk fra kirken, som en placering nord for motorvejen tillader. Jernbanen føres på dæmning og skaber visuel barriere for indblik til Indslev Kirke fra motorvejen, ligesom dens placering tæt på kirken vil påvirke nærmiljøet omkring kirken. Der vil være visuel kontakt mellem jernbane og kirke.

Den planlagte massive skovplantning syd for kirken vil nedtone påvirkningen. Enkelte indsigter til kirken, særligt fra syd mod nord vil dog påvirkes, da jernbanen inkl. jernbaneudstyr vil optræde i forgrunden, og derved påvirke kig mod kirken fra det omkringliggende landskab.

Ved landsbyen Elmelund sænkes vejen Bavnedamvej under jernbanen, hvilket kun vil medføre en lille påvirkning af kulturmiljøet, da det ikke er en visuel barriere. Jernbanens nærhed til landsbyen vil påvirke oplevelsen af landsbyen visuelt.

Et smalt bælte af kulturarvsarealet Troelsgård, ca. 5 m på en 250 m lang strækning, påvirkes ved udvidelse af jernbandedæmningen. Der vil være behov for omfattende arkæologiske undersøgelser og sandsynligvis udgravninger.

6.4. Friluftsliv og rekreative interesser

6.4.1. Eksisterende forhold

Langt de fleste rekreative interesser er koncentreret i undersøgelsesområdets østlige del, i området omkring Odense Vest. Her findes bl.a. golfbane, rideklub, festivalplads, friluftsbad og to kolonihaveforeninger. I udkanten af Odense findes desuden Elmelundskoven, som er et nyplantet stort rekreativt skovområde på ca. 350 ha. Langt de fleste rekreative stiforbindelser i undersøgelsesområdet findes også i Elmelundskoven. Margueritruen krydses to steder ved henholdsvis Søndersøvej og Kløvermosevej.

Der er i øvrigt ikke mange rekreative stier og øvrige rekreative anlæg i nærheden af jernbanen.

6.4.2. Påvirkning fra anlægsprojekt i anlægsfasen

I Sallinglund Skov inddrages størstedelen af parkeringspladsen samt en del af hundeskoven midlertidigt i anlægsfasen. Der forventes desuden at forekomme støjgener i forbindelse med anlægsarbejdet.

I Elmelundskoven inddrages arbejdsarealer i anlægsfasen, hvor der vil være kørende maskiner samt støjgener, og rekreative stiforbindelser vil være afspærret i perioder.

Stien umiddelbart syd for jernbanen ved Odense Eventyr Golf, som forbinder Tusindårsskoven og Elmelundskov, inddrages som arbejdsareal i anlægsfasen.

Den sydligste del af H/F Enghaven bliver midlertidigt inddraget i anlægsfasen. Størstedelen af de kolonihaver, der får inddraget areal midlertidigt i anlægsfasen, får også inddraget areal permanent til jernbaneanlægget. Udover at en del kolonihaver påvirkes direkte, vil der for de resterende kolonihaver være en øget støjpåvirkning i anlægsperioden.

6.4.3. Påvirkning fra anlægsprojekt i driftsfasen

Ved hundeskoven i Sallinglund Skov er jernbanen lagt så tæt på motorvejen som muligt, men de sydligste ca. 65 m af skoven inddrages til jernbaneanlæg i driftsfasen. Der vil være en støjpåvirkning af områder tæt på jernbanen (30-70 m), men den rekreative oplevelse vil være domineret af støj fra den eksisterende motorvej.

Elmelundskov bliver gennemskåret ved anlæg af den nye bane over Vestfyn. Visse stiforbindelser vil således blive nedlagt, mens andre vil blive omlagt eller blive ført under/over jernbanen. Støj vil påvirke oplevelsen af skoven. Frem til Nydam vil det fortsat være støj fra motorvejen, der dominerer oplevelsen, men fra Nydam til den østligste del af Elmelund Skov vil støj fra jernbanen over den vejledende grænseværdi for rekreative områder påvirke et bælte af skoven, der strækker sig op til 80 m fra jernbandedæmningen.

Den rekreative sti, der er etableret syd for jernbanen i Odense Vest ved Tusindårsskoven, inddrages desuden permanent til jernbaneanlægget. Der anlægges en ny sti som erstatning.

Mellem 30 og 35 kolonihaver i H/F Enghaven i den sydøstlige og sydlige del tættest på jernbaneanlægget bliver berørt i forbindelse med anlægget af den nye jernbane over Vest-

fyn, og disse kolonihaver bliver dermed nedlagt. Herudover nedlægges en af fordelingsvejene. De kolonihaver, som forventes at blive berørt, fremgår af det digitale web-kort (<http://vvm.vd.dk/vestfyn#pos=568612.0;6141236.0;4>), som er lavet i forbindelse med VVM-undersøgelsen. Ud over de direkte berørte haver vil ca. 30 haver blive påvirket af støj over den vejledende grænseværdi for bynære rekreative områder. I Roerskov H/F er det ca. 10 kolonihaver, der påvirkedes af støj.

Den nødvendige nedlæggelse af dele af kolonihaveområdet H/F Enghaven vil ifølge lovforslagets § 5, stk. 3, ikke kræve tilladelse efter § 4 i lov om kolonihaver. Mulighederne for udlæg af erstatningshaver vurderes i dialog med kommunen og haveforeningen.

6.4.4. Afværgeforanstaltninger i anlægs- og driftsfasen

Under anlægsfasen skal der tages hensyn til, at Margueritruuten og cykelstier ikke afspærres i længere perioder. Hvis rekreative stier og ruter afspærres, skal der informeres om dette til de lokale samt opsættes informationsskilte med forslag til alternative ruter.

Generelt skal støv- og støjgener forsøges minimeret så meget som muligt under anlægsfasen. Parkeringspladsen ved Sallinglundskov genetableres efter endt anlægsarbejde.

Arbejdsveje, der etableres fra regnvandsbassinet og hele vejen ud af H/F Enghaven, forventes efter endt anlægsperiode at blive benyttet som adgang for de kolonihaver, som mister deres nuværende adgang. Der forventes ikke at blive anlagt andre nye veje eller stier i haveforeningen.

6.5. Støj og vibrationer

Et af de væsentligste argumenter for at placere en ny jernbane over Vestfyn i en fælles korridor med den eksisterende motorvej er at begrænse de samlede negative konsekvenser for omgivelserne. Støj og vibrationer opleves af naboerne til transportinfrastruktur som nogle af de væsentligste gener. Etablering af en ny jernbane vil også betyde, at en del af togtrafikken på den eksisterende jernbane flyttes til den nye jernbane, og boligerne langs den eksisterende jernbane vil dermed opnå en aflastning. Samlet set vil den nye jernbanetrækning medvirke til reduktion af støjbelastningen.

6.5.1. Påvirkning fra anlægsprojekt i anlægsfasen

Anlægsarbejderne udføres primært i områder med få boliger. Ramning af spunsvægge ved bygværker er normalt den mest støjende arbejdsproces i anlægsfasen. Ved ramning omkring de 27 bygværker, som jernbaneprojektet omfatter, forventes 75 boliger at være belastet af støj over 70 dB(A), der normalt benyttes som vurderingskriterie (grænseværdi) for anlægsstøj. 13 boliger forventes at være beliggende inden for grænseværdiafstanden ved jordarbejder, tre boliger ved sporopbygning og 32 boliger ved ramning af køreledningsmaster. Hvis der i senere fase konstateres særligt støj-

følsomme områder, kan der stilles særlige krav til anlægsmetoden.

Op mod 20 boliger kan få støjgener i forbindelse med etablering af nyt naturgastransmissionssystem, og ca. 45 boliger forventes ved fjernelse af eksisterende naturgastransmissionssystem at blive påvirket af et støjniveau over indsatskriteriet på 70 dB(A).

Overordnet set vurderes der ikke at være lokaliteter med risiko for bygningsbeskadigelse forårsaget af vibrationer. I størrelsesordenen 20 boliger kan imidlertid blive berørt af mærkbare vibrationer.

6.5.2. Påvirkning fra anlægsprojekt i driftsfasen

Undersøgelse af den sammensatte støj (akkumuleret) fra motorvej og ny jernbane viser, at støjen fra motorvejen i overvejende grad må forventes at være dominerende i et bredt bælte langs motorvejen. Ved godt 90 % af boligerne beliggende langs den nye jernbane vil støjbelastningen ikke ændres mærkbart. Det er kun fire boliger, hvor der forventes en stigning større end fem dB.

For to boliger forventes det beregnede vibrationsniveau at overskride den vejledende grænseværdi for mærkbare vibrationer med op til fem dB. Boligerne er beliggende henholdsvis 25 m og 42 m fra nærmeste nye spor.

6.5.3. Afløede anlægsarbejder

Sideløbende med de direkte anlægsaktiviteter er konsekvenserne ved en række afløede anlægsarbejder bestående af etablering af et kabeltracé fra den eksisterende jernbane ved Gelsted og frem til den nye jernbane, etablering af GSM-master samt flytning af højspændingsmaster blevet belyst.

Øvrige omlægninger af gasdistributionsledninger forventes at påvirke få eller ingen boliger. Omlægning af højspændingskabler og luftledninger forventes at resultere i en ligeledes begrænset støjpåvirkning. Ved nedbrydning af mastefundamenter kan op til knap 10 boliger blive påvirket.

6.5.4. Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen

Genevirkninger fra støj i anlægsfasen begrænses ved, at anlægsarbejderne i videst muligt omfang gennemføres i dagtimerne i de områder, hvor anlægsarbejdet udføres tæt på boliger. På særligt kritiske steder, hvor støj fra anlægsarbejderne forventes at overskride støjgrænserne i væsentligt omfang, vurderes det, at anlægsarbejderne skal tilrettelægges på anden vis, f.eks. ved brug af færre maskiner samtidig eller ved anvendelse af mindre støjende processer.

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

For at imødekomme eventuelle bygningskader foretages monitorering af vibrationspåvirkningen på udvalgte ejendomme, hvor der vurderes at være risiko for bygningsbeskadigelse. Endvidere gennemføres fotoregistrering af udvalgte ejendomme inden opstart på anlægsarbejdet med det formål at vurdere bygningernes tilstand og vibrationsfølsomhed.

6.5.5. Afværgeforanstaltninger i driftsfasen

Grundlag for etablering af støjskærme langs jernbanen er undersøgt ved beregning af støjniveaue ved hver enkel bolig. Hovedparten af boligerne beliggende nær jernbanen er af andre årsager omfattet af ekspropriationsplaner. Støjbelastningen ved de resterende boliger danner ikke tilstrækkeligt grundlag til at etablere støjskærme ud fra de almindelige kriterier. Alle støjbelastede boliger belastet over grænseværdien vil blive tilbudt tilskud til støjisolering.

Der er beregnet vibrationsniveauer over den vejledende grænseværdi på op til ca. 45 m fra nærmeste spor. Hovedparten af boligerne beliggende inden for dette konsekvensområde er af andre årsager omfattet af ekspropriationsplanerne og er således ikke inkluderet i resultatopgørelsen.

6.6. Elektromagnetisme

Den nye jernbane over Vestfyn bliver elektrificeret, hvorfor der skal opsættes et kørestrømsanlæg. Derfor vil der dannes et magnetfelt omkring jernbanen, ligesom der er magnetfelt omkring de højspændingsledninger, der skal flyttes.

Det er beregnet, at udbredelsen af et magnetfelt over 0,4 μT maksimalt vil strække sig 35 m fra jernbanen eller 50 m fra højspændingsmasterne. Banedanmarks elektrificeringsprogram udfører en detaljeret undersøgelse af magnetfeltets udbredelse, når der er udarbejdet et forslag til design af strækningen.

6.6.1. Påvirkning fra anlægsprojekt i driftsfasen

Magnetfeltet omkring kørestrømsanlægget kan berøre op til 17 beboelsesejendomme. På nuværende tidspunkt kan der alene fastlægges en maksimal risiko for påvirkning, men der vil efterfølgende blive udført en detaljeret beregning af magnetfeltets udbredelse.

Boliger påvirket af et magnetfelt over 0,4 μT fra kørestrømsanlæg forventes at blive tilbudt ekspropriation eller erstatning i lighed med andre boliger berørt af Banedanmarks elektrificeringsprogram.

6.7. Luft og klima

6.7.1. Påvirkning fra anlægsprojekt i anlægsfasen

I forbindelse med anlægsarbejdet for både jernbanen, naturgastransmissionssystemet og de afledte projekter med bl.a. omlægning af gasdistributions- og elledninger vil det primært være entreprenørmaskiner med dieselmotorer, der giver anledning til lokal luftforurening. De primære forureningskomponenter forventes at være; NOX (Nitrogenoxi-

der), partikler, CO (Kulilte), UHC (uforbrændte kulbrinter) og støv.

Der er foretaget en vurdering af påvirkningen fra entreprenørmateriel på luftkvaliteten i området. De gennemførte beregninger viser, at der er risiko for, at EU's luftkvalitetskrav for forureningskomponenten NO₂ (nitrogendioxid) overskrides indenfor en afstand af ca. 100 m fra de arbejdssteder, hvor der anvendes maskiner. Når der skal udføres arbejde i områder, hvor borgere naturligt vil opholde sig udendørs, vil det blive vurderet hvilke afværgeforanstaltninger, der vil blive behov for.

6.7.2. Påvirkning fra anlægsprojekt i driftsfasen

Der er i VVM-undersøgelsen for driftsfasen foretaget en beregning af de årlige emissioner af NOX (nitrogenoxider), partikler/støv og af drivhusgassen CO₂. Resultaterne viser, at den nye jernbane medfører en stigning i emissionerne med ca. 25 % i forhold til alternativet. Dette skyldes, at det forventes, at der vil være flere passagerer og derfor flere/længere tog som følge af den nye jernbane over Vestfyn. Det er muligt, at den beregnede meremission vil kompenseres ved, at bilkørsel reduceres på den aktuelle strækning. Ligeledes vil anvendelsen af eltog medføre, at emissioner i vid udstrækning vil ske centralt på kraftværkerne.

Den beregnede merudledning af CO₂ svarer til den årlige udledning fra ca. 250 personer. Beregningen er baseret på en årlig udledning af 7,2 ton CO₂ pr. indbygger.

6.7.3. Afværgeforanstaltninger

Afværgeforanstaltninger vil kun være nødvendige i anlægsfasen under særlige forhold og tæt på steder, hvor der opholder sig mennesker. Særlige forhold kan være mange maskiner i drift samtidig, uheldige vindretninger, tørre perioder med støvdannelse mv.

Under sådanne forhold skal der i de videre arbejder med projektet (detailprojektering, udbud, mm.) tages hensyn til, om der skal indarbejdes krav om afværgeforanstaltninger i anlægsfasen.

6.8. Lys

Kunstigt lys fra opsat belysning langs jernbanen og lys fra togene kan medføre negative visuelle effekter i byrum og landskaber, forringede muligheder for observationer af nattehimlen, energispild samt forstyrrelser i økosystemer. Lysforurening kan sammenlignes med støjforurening, idet effekten forsvinder i samme øjeblik lyset er slukket. Gode lyskilder skal målrettet lede lyset derhen, hvor det skal bruges og ikke sprede lyset uhensigtsmæssigt.

6.8.1. Eksisterende forhold

Ny jernbane over Vestfyn placeres i den eksisterende transportkorridor i området langs motorvejen, der i forvejen er påvirket af kunstigt lys fra vejen og lys fra små bysamfund og samlinger af huse i det åbne land.

6.8.2. Påvirkning fra anlægsprojekt i anlægsfasen

I anlægsfasen vil opsat arbejdsbelysning, drift af byggepladser og kørsel give en ekstra midlertidig lyspåvirkning. Lyspåvirkningen vil være af mindre betydning i og omkring bysamfund, hvis lyset afskærmes og indrettes, så det ikke lyser ind i boliger. Lyspåvirkningen vil være mere markant i det åbne land i forhold til oplevelsen af nattemørke, også selv om lyset forsøges afskærmet. Efter afslutning af anlægsfasen vil denne lyspåvirkning ophøre.

6.8.3. Påvirkning fra anlægsprojekt i driftsfasen

I driftsfasen vil der være en lyspåvirkning fra togenes lygter og lys fra vognene i forbindelse med togenes kørsel, som vil være nye lyskilder i det åbne land i forhold til oplevelsen af nattemørket. Lyspåvirkningen er lille og kortvarig i den periode, hvor togene passerer. Der vil ikke blive opsat belysning langs jernbanen i det åbne land. Da området allerede i dag er påvirket af lys fra motorvejens biler, vil lys fra jernbanen ikke væsentligt forringe forholdene for stedets beboere samt de biologiske og landskabelige forhold.

6.8.4. Afværgeforanstaltninger

I anlægsfasen skal placering og udformning af byggepladser, byggepladsbelysning samt adgangsveje til byggepladser udformes med henblik på at minimere spredningen af kunstigt lys til omgivelserne.

I driftsfasen kan lys fra togenes lygter og fra togvognene minimeres ved relevant beplantning og afskærmning langs jernbanen, især i forhold til beboelse tæt ved jernbanen, samt hvor biologiske og landskabelige forhold har en værdi, hvor nattemørket i størst muligt omfang ønskes uforstyrret. Som udgangspunkt er der ikke indarbejdet sådanne afværgeforanstaltninger i projektet.

6.9. Plante- og dyreliv

6.9.1. Eksisterende forhold

Landskabet på Vestfyn er varieret og rummer en lang række små og mellemstore naturlokaliteter. Den nye jernbane passerer en række enge, moser og søer, der er beskyttet i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3, samt levesteder for dyrearter, der er beskyttet i henhold til habitatdirektivets bilag IV. Derudover passerer jernbanen en biologisk korridor ved Gremmeløkke Å, der er vigtig for spredning og overlevelse af især de større dyrearter.

I VVM-undersøgelsen blev der undersøgt og værdisat 427 naturarealer. Nord for motorvejen ligger flere skove med særlig biologisk værdi. Under feltundersøgelserne blev der udført registrering af de botaniske forhold og arter omfattet af habitatdirektivets bilag IV, herunder padder, krybdyr, insekter og flagermus samt rødlistede arter og invasive plantearter. I skovene syd for Kelstrupskov blev den sjældne frynseflagermus registreret. I området omkring Andebølle er der fundet flere moser med en artssammensætning, der karakteriserer særligt følsom og bevaringsværdig natur. Endvidere er der registreret en række mindre fredskovsområder langs den nye jernbane over Vestfyn, som indeholder betydelige naturværdier. Skovene er desuden væsentlige for flagermusdiversiteten i området.

Der er spredte forekomster af invasive plantearter, som eksempelvis kæmpebjørneklo og japanpileurt, i området. Langs jernbanen findes der visse forekomster af skov med særlig biologisk værdi. Der knytter sig særlige naturmæssige forhold til det nye skovrejsningsområde omkring Elmeland.

Der er spredte forekomster af invasive plantearter, som eksempelvis kæmpebjørneklo og japanpileurt, i området. Langs jernbanen findes der visse forekomster af skov med særlig biologisk værdi. Der knytter sig særlige naturmæssige forhold til det nye skovrejsningsområde omkring Elmeland.

6.9.2. Påvirkning fra anlægsprojekt i anlægsfasen

Under anlægsfasen sker der to typer påvirkninger af natur. Dels sker der en midlertidig påvirkning, hvor arealer inddrages kortvarigt til udførelsen af selve anlægsarbejdet, hvorefter de genetableres efter endt arbejde, dels sker der en permanent påvirkning, hvor arealer inddrages permanent til anlægsprojektet. De arealer, der inddrages permanent, kan ikke genetableres efterfølgende.

Den nye jernbane medfører i nogle tilfælde påvirkning af skovområder, hvor den sjældne og truede frynseflagermus lever. Den er beskyttet af habitatdirektivets bilag IV, hvorfor hverken den eller dens levesteder må ødelægges eller forringes. Foruden påvirkningen fra jernbanen, sker der en midlertidig påvirkning fra omlægning af eksisterende naturgasstransmissionssystem m.fl. Det vurderes, at en stor del af påvirkningen vil være midlertidig, og arealernes oprindelige tilstand kan genetableres.

Den nye jernbane forventes at medføre en permanent påvirkning af ca. 22,4 ha fredskov, ca. 10,5 ha beskyttet natur og ca. 22 vandhuller samt en midlertidig påvirkning af ca. 13,4 ha fredskov og ca. 6 ha beskyttet natur.

6.9.3. Påvirkning fra anlægsprojekt i driftsfasen

I driftsfasen vil barriereeffekten for dyrene øges, som følge af en ny jernbane i området. Dette gælder især i områder, hvor jernbanen løber langt fra motorvejen, som i forvejen udgør en væsentlig barriere. Endvidere vil en ny jernbane potentielt medføre et øget drab af dyrearter, f.eks. flagermus og padder.

6.9.4. Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen

Som afværgeforanstaltning for de natur- og fredskovsarealer, der permanent påvirkes som følge af anlægsprojektet, skal der etableres erstatningsnatur. Permanent påvirkning af værdifuld gammel skov kompenseres yderligere ved indgåelse af aftaler om udlæg af skovarealer til urørt skov.

De midlertidig påvirkede arealer genetableres efter endt anlægsarbejde, og yderligere kompensation er ikke påkrævet.

Af hensyn til frynseflagermusen skal der udpeges arealer i nærområderne, hvor der gøres en særlig indsats igennem udlæg af urørt skov i området, for at kompensere påvirkningen af dens levesteder.

Under jordflytning tages der hensyn til, at invasive arter, som f.eks. kæmpebjørneklo og japanpileurt, ikke spredes.

Etableringen af de beskrevne afværgeforanstaltninger vurderes at afværge negative påvirkninger ved anlægsfasen af anlægsprojektet.

6.9.5. Afværgeforanstaltninger i driftsfasen

I driftsfasen er det vurderet, at den nye jernbane medfører en øget barriereeffekt. Som afværgeforanstaltning til den øgede barriereeffekt skal der etableres et antal faunapassager. Placeringen af faunapassager tilpasses de eksisterende forhold ved motorvej E20, jernbanen ved Kauslunde og ved Odense, ved at de faunapassager, der laves under den nye jernbane, er i forbindelse med tilsvarende passager under motorvejen og den eksisterende jernbane.

Der opsættes en række paddepassager, pattedyrs-/tørpassager, faunapassager og en kombineret fauna- og menneskepassage. Paddehegn opsættes kun som ledelinjer omkring faunarørene. Vildthejn opsættes generelt ikke. Der opsættes dog ledehegn omkring passage ved Gremmeløkke Å samt mellem motorvej og bane på hver side af åen.

Etableringen af afværgeforanstaltningerne vurderes at afværge barriereeffekten i driftsfasen af den nye jernbane og opretholde de biologiske korridorers funktionalitet.

6.10. Overfladevand

6.10.1. Eksisterende forhold

Anlægsprojektet vil ligge tæt på et vandskel på Fyn. Mange af vandløbene er små, og en del af vandløbene er desuden rørlagte. Gremmeløkke Å er det eneste vandløb på strækningen, der er omfattet af beskyttelseslinje omkring åen. Gremmeløkke Å og Hedebacken er desuden de eneste vandløb, der går på tværs af undersøgelsesområdet, mens de øvrige forløber langs med eller udspringer i området og kun forløber enten syd eller nord for vandskellet, men ikke over. Otte vandløb er målsatte i Vandområdeplan 2015-2021 for Vandområdedistrikt Jylland og Fyn. Det sikres, at der ikke sker nogen forringelse af de målsatte vandløbs tilstand.

Der er ingen målsatte søer inden for undersøgelsesområdet. De fleste søer i området kan karakteriseres som små vandhuller og damme.

Langs Gremmeløkke Å har Middelfart Kommune udlagt et større lavbundsområde som potentielt egnet til vådområde, og Odense Kommune har udlagt mindre områder ved Enghave, Elmelund og omkring Hedeback.

Der er udført vandkvalitetsvurderinger med hensyn til påvirkning af overfladevand med olier og tjærestoffer (PAH'er). Med baggrund i undersøgelser af vand i andre jernbanegrøfter er der ikke blevet påvist olier i vandet. Det forventes, at jernbanedrift med moderne materiel ikke medfører påvirkning af overfladevand med olie og PAH'er

Det eneste stof, der anvendes ved jernbanedriften og kan påvirke miljøet væsentligt, er således brug af sprøjtegift (Roundup) på spor. Banedanmark anvender den nyeste teknologi, der muliggør selektiv sprøjtning med anvendelse af GPS-lokalisering og fotooptisk detektering af hver enkelt plante i sporet. Dette giver en mere præcis dosering i forhold til den enkelte plante.

En konservativ beregning af de mulige koncentrationer af nedbrydningsstoffer fra Roundup i vand fra jernbanen viser, at koncentrationerne ved udledning til recipient vil være flere hundrede gange mindre end kendte dødelige (LC50) værdier og derfor ikke vil påvirke vandkvaliteten.

6.10.2. Påvirkning fra anlægsprojekt

Arbejder i anlægsfasen indebærer, at Højgårdsrenden, tilløb til Møllebæk og skovgrøft i Korsebjerg samt grøft i Kohave skal omlægges. Der udføres også anlægsarbejder inden for åbeskyttelseslinjen langs Gremmeløkke Å, som medfører terrænændringer og/eller etablering af arbejdspladser.

I driftsfasen rørlægges Højgårdsrenden, tilløb til Møllebæk og skovgrøft i Korsebjerg, grøft i Kohave og Hedeback under jernbanen, og Hedeback omlægges permanent på en strækning. Grøft i Kohave og Hedebacken er omfattet af beskyttelse i henhold til naturbeskyttelseslovens § 3.

6.10.3. Afværgeforanstaltninger i anlægsfasen

Midlertidige omlægninger af vandløb skal udføres, så vandføringsevnen sikres i hele anlægsperioden. Der anlægges og drives sandfang nedstrøms strækningerne. Arbejder i vandløb udføres i videst muligt omfang i tørre perioder.

Ved arbejder langs åbne vandløb og grøfter sikres blottede jordoverflader mod erosion til vandløbene ved etablering af bundfældningsbassin og afskærende jordvolde.

6.10.4. Afværgeforanstaltninger i driftsfasen

Rørlægning af vandløb under jernbanen samt permanente omlægninger af vandløb udføres, så vandføringsevnen sikres, og så vandløbsdyrenes vandringsmuligheder bevares.

Ved rørlægning af åbne vandløb under jernbanen anvendes som udgangspunkt så store rør, at vandløbsbunden kan føres med igennem rørlægningen og fylde den nederste tredjedel af røret.

Udløb fra jernbanens afvanding til åbne vandløb etableres som dykkede vinklede udløb, hvor forholdene tillader det. Der etableres erosionssikring ved udløbet.

På strækninger, hvor jernbanen ligger på bro, i tunnel eller trug, må der ikke sprøjtes mod vegetation. Det skyldes, at der ikke er jord under banen her, og dermed vil sprøjtemidler ikke blive omsat eller tilbageholdt.

Generelt vurderes det moderate antal vandløb på strækningen ikke at udgøre væsentlige begrænsninger for anlæg af

en ny jernbane, når der tages hensyn til faunaens passage-muligheder i og langs Gremmeløkke Å, samt muligheden for at hæve vandstanden i lavbundsområdet her ved anlæg af en stor faunapassage.

6.11. Grundvand

6.11.1. Eksisterende forhold

Størstedelen af området langs jernbanen er beliggende inden for "Områder med Særlige Drikkevandsinteresser" (OSD), og en del er udpeget som nitratfølsomme indvindingsområder. De nuværende arealanvendelser i disse områder må ikke ændres, hvis ændringen kan medføre forringet grundvandskvalitet. Placeringen i nitratfølsomme indvindingsområder har betydning for mulighederne for nedsivning.

Inden for undersøgelsesområdet ligger der en række drikkevandsboringer.

6.11.2. Påvirkning fra anlægsprojekt i anlægsfasen

Det vurderes ikke, at det primære grundvandsmagasin vil blive berørt af eventuelle midlertidige grundvandssænkninger, og der vurderes således ikke risiko for påvirkning af grundvandsressourcen i anlægsfasen. Såfremt det er nødvendigt med midlertidig grundvandssænkning, skal det sikres, at der kun sker acceptable og midlertidige påvirkninger af nærliggende vandværksboringer, naturområder og recipienter.

Det skal sikres, at der ikke sker nogen forringelse af grundvandsforekomsternes tilstand.

Opgravning og håndtering af blødbund kan give anledning til forurening og problemer i nærliggende recipienter. Indholdet af nikkel, arsen og okker er afgørende for, hvordan blødbunden skal behandles. I det omfang blødbundsmaterialer ikke overskrider Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier og ikke giver anledning til udledning af okker, kan blødbundsmaterialer bortskaffes lokalt.

6.11.3. Påvirkning fra anlægsprojekt i driftsfasen

På delstrækninger etableres den nye jernbane under grundvandsspejlet. Her vil det være nødvendigt at udføre permanente grundvandssænkninger. Ved permanent grundvandssænkning er der risiko for varig grundvandssænkning i lavbundsarealer og tilgrænsende områder, hvilket både påvirker naturens og miljøets tilstand. Desuden vil kulturhistoriske spor, som ofte findes i lavbundsarealer, kunne ødelægges ved udtørring. Såfremt en permanent grundvandssænkning på en lokalitet vurderes at ville medføre en uacceptabel påvirkning af drikkevandsressourcen og natur, skal jernbanen på de berørte strækninger udføres i vandtæt trug. Det skal sikres, at der ikke sker nogen forringelse af grundvandsforekomsternes tilstand.

Nedsivning af vand fra banen vurderes ikke at udgøre en risiko for forurening af grundvandet.

I det omfang at der etableres fælles regnvandsbassiner for banen og motorvejen, skal de udføres med tæt membran, såfremt de etableres indenfor 300 m i forhold til drikkevandsboringer. Alternativt kan indvindingsboringerne flyttes. Der er 10 drikkevandsboringer, der er placeret indenfor 300 m fra den planlagte nye jernbane. På den baggrund vurderes, at etablering af den nye jernbane ikke vil påvirke grundvandsressourcen i driftsfasen.

Grundvandets kvalitet kan blive påvirket langs jernbanestrækninger, hvor det vurderes nødvendigt at anvende Roundup i forbindelse med vedligeholdelse af jernbanen. Den nødvendige sprøjtning med Roundup langs jernbanen vurderes at være lille, sammenlignet med de mængder konventionelle landbrug forbruger i dag på markerne i området omkring den kommende jernbane. I de områder, hvor kommuner og vandforsyninger gennemfører konkrete tiltag til reduktion i sprøjtning med pesticider, må Banedanmark etablere sprøjtefrie zoner.

6.11.4. Afværgeforanstaltninger

Ved udskiftning af jordbund tæt på grundvandsspejlet kan det blive nødvendigt med midlertidige grundvandssænkninger i anlægsfasen.

Der er en række steder på strækningen, hvor jernbanen placeres under det nuværende grundvandsspejl. Her vil der være behov for permanent grundvandssænkning. Det er vigtigt at hindre varig grundvandssænkning i lavbundsarealerne og deres tilgrænsende områder – både fordi det påvirker naturens og miljøets tilstand, men også fordi der netop her ofte findes kulturhistoriske spor (for eksempel boplads), som ødelægges ved udtørring.

I områder, hvor det er nødvendigt at opgrave blødbundsaflejringer for at sikre tilstrækkeligt solidt fundament til en ny jernbane, skal blødbunden håndteres, således at det ikke giver anledning til forurening og problemer i nærliggende recipienter. Der skal som udgangspunkt foretages en screening for nikkel og arsen inden bortskaffelse. I det omfang at indholdet i blødbundsmaterialerne ikke overskrider Miljøstyrelsens jordkvalitetskriterier, vil blødbundsmaterialerne blive forsøgt bortskaffet lokalt f.eks. til jordforbedring på landbrugsjord. Overskrider indholdet af nikkel og arsen jordkvalitetskriterierne, vil jorden blive bortskaffet til godkendt modtager af forurenede jord. Opgravede blødbundsaflejringer vil blive håndteret, således at de ikke giver anledning til okkerproblemer i nærliggende recipienter.

I de områder, hvor kommuner og vandforsyninger gennemfører konkrete tiltag til reduktion i sprøjtning med pesticider, skal Banedanmark etablere sprøjtefrie zoner.

6.12. Råstoffer, sidetag og affald

6.12.1 Påvirkning fra anlægsprojekt i anlægsfasen

Anlægsprojektet vil i anlægsfasen lægge beslag på en mængde råstoffer og materialer, som skal transporteres ind i

projektområdet, samt producere en mængde affald og overskudsjord, som skal transporteres ud af projektområdet.

Samlet er der i projektet et stort jordoverskud i størrelsesordenen ca. 3 millioner m³ jord samt ca. 1 million m³ blødbund. Dette kommer fra såvel områder, hvor der afgraves, som fra jord der ikke er egnet til indbygning. Der er på en stor del af strækningen behov for at påfylde jord, så jernbanen kommer i ønsket niveau, dvs. der er behov for at flytte fra et område, hvor der afgraves til et område, hvor der påfyldes. Blødbundsaflejringer og muld er ikke egnet til indbygning og skal derfor udskiftes.

Opgravet grus og sand vil blive genanvendt og ellers hentet fra råstofgrave i lokalområdet inden for eksisterende råstofindvindingstilladelser. Desuden er i området nord for Ejby fundet mulighed for sidetag.

Ved den nye jernbane afskæres et råstofgraveområde sydøst for Fjelsted. De tilgængelige mængder råstoffer, der ellers kunne udvindes fra området, reduceres.

Forbruget til højspændingsledningerne vil i hovedsagen være koncentreret til beton, stål og andre metaller, der anvendes i master og ledere.

Jordoverskuddet i projektet er søgt placeret i nærområdet til jernbanen.

Generelt er så meget overskudsjord som muligt placeret i området mellem motorvejen E20 og jernbanen. Derudover er der foretaget en screening i forhold til beskyttet natur, kultur, overfladevand, forurenede jord, råstofområder, kommuneplanrammer og rekreative interesser, således at de udpegede udsætningsområder ikke forventes at være i konflikt med de eksisterende forhold og interesser i områderne.

Affald fra højspændingsledninger stammer fra nedtagning af den nuværende linjeføring. Materialerne vil i væsentlig grad kunne genbruges. Hvis den tiloversblevne strækning af naturgastransmissionssystem graves op, vil der ligeledes være affald fra denne, som også i vid udstrækning kan genbruges.

6.12.2. Påvirkning fra anlægsprojekt i driftsfasen

I driftsfasen er der ingen større konsekvenser i forhold til råstoffer, ressourcer og affald.

6.13. Forurenede grunde

Størstedelen af jordarbejderne i forbindelse med anlæg af en ny jernbane over Vestfyn vil foregå på landbrugsarealer og naturarealer, hvor jorden som udgangspunkt ikke vurderes at være forurenede. Men de forurenede lokaliteter, der er kortlagt på vidensniveau 1 (V1) eller vidensniveau 2 (V2), jf. henholdsvis § 4 og § 5 i lovbekendtgørelse nr. 282 af 27. marts 2017 om forurenede jord, vil dog også blive berørt af projektet.

Områdeklassifikationen dækker typisk byzoner og andre områder, hvor der må forventes at forekomme diffus forure-

ning forårsaget af bl.a. bilers udstødning og udledninger og emissioner fra industri. Jord fra områdeklassificerede arealer er som udgangspunkt lettere forurenede.

Ud over de kendte forureninger kan det ikke udelukkes, at der kan være jord- og grundvandsforurening spredt i undersøgsområdet, f.eks. i forbindelse med nedgravede olietanke, nedgravning og deponering af forurening eller øvrige aktiviteter, som kan have afstedkommet lokale forureninger.

6.13.1. Påvirkning fra anlægsprojekt

Den nye jernbane gennemskærer otte forurenede grunde og lokaliteter, heraf er fire V1-kortlagte, to er V2-kortlagte og to arealer er kun områdeklassificerede. Seks af disse forurenede grunde og lokaliteter er lokaliseret i og omkring Grønemosen og er gengivet i figuren nedenfor.

Den planlagte omlægning af naturgastransmissionssystemet berører en V2-lokalitet vest for Andebølle. Ved opgravning af den gamle naturgastransmissionsledning bliver i alt fem V1-kortlagte og en V2-kortlagt grund berørt. Det er de samme grunde, der også berøres af jernbanen, med undtagelse af en grund, der ligger øst for Strandmøllen.

Ved flytning af højspændingsledninger og jordkablet berøres ingen forurenede grunde.

Der er desuden udpeget fokusarealer, herunder arealer med mulig jordforurening, som kan påvirke anlægsarbejdet, f.eks. gamle råstofgrave og opfyldte vandhuller/søer, som senere kan være opfyldt med forurenende materiale. Der er fundet 212 fokusarealer, hvoraf der er givet anbefaling om nærmere undersøgelse af 187 af disse arealer. Der er kortlagt opfyldninger, der er potentielt forurenede svarende til et estimeret volumen på ca. 50.000 m³. Fokusarealerne vil senere blive undersøgt med borer og prøvegravninger og kemiske analyser af jordprøver. Resultatet af disse undersøgelser vil bestemme om fokusarealerne skal behandles som områder med forurenede jord.

6.13.2. Afværgeforanstaltninger

For at undgå spredning af forureninger vil der blive gennemført forureningsundersøgelser og efterfølgende forureningsoprensninger inden for projektets rammer. Kendte forureninger undersøges og oprensnes så vidt muligt inden anlægsfasen igangsættes, men der kan også opstå behov under anlægsfasen, hvis ukendte forureninger afdækkes. Anlægsarbejder på forurenede arealer vil blive behandlet af myndighederne ved jordhåndteringsplaner eller eventuelt § 8-tilladelser efter lov om forurenede jord.

Dokumentation for ren jord vil med hensyn til håndtering, anmeldelse, prøveudtagning og antallet af analyser følge retningslinjerne i jordflytningsbekendtgørelsen.

Jord fra kortlagte eller områdeklassificerede arealer håndteres i særskilte partier ved opgravning, mellemdeponering og ved bortskaffelse.

6.14. Befolkning og sundhed

Der er en række miljøeffekter, der kan påvirke befolkningen og menneskers sundhed i forbindelse med etablering af en ny jernbane over Vestfyn. De miljøeffekter, der er fundet væsentlige i den sammenhæng, er støj, elektromagnetisme, luftforurening, lys, trafik og barriereeffekt og friluftsliv

Der er foretaget en vurdering af påvirkningen af befolkningen ud fra de påvirkninger, der er afdækket i VVM-redegørelsens øvrige kapitler. Disse påvirkninger sammenholdes med nærheden til jernbanen, barriereeffekter mm. Der er fokuseret på påvirkninger over for de mennesker, der bor i umiddelbar nærhed af jernbanen.

Der forventes at være ca. 98 boliger, der får en afstand på mindre end 100 meter fra jernbanen, i alt ca. 242 boliger er indenfor en afstand af 200 meter fra jernbanen, og i alt ca. 435 boliger er beliggende mindre end 300 meter fra jernbanen.

Da en ny jernbane over Vestfyn anlægges i en eksisterende transportkorridor og med de foreslåede afværgeforanstillinger, vurderes det, at en ny jernbane ikke vil have væsentlige sundhedsskadelige virkninger på befolkningen.

6.14.1. Støj

I anlægsfasen vil der forekomme støjbelastning, der kan være generende for mennesker i nærområdet. Anlægsarbejder, der vil medføre støjgener, som kan overskride 70 dB(A), er jordarbejder, ramning af spunsvægge ved bygværker, sporombygning og ramning af køreledningsmaster. Varigheden af anlægsarbejderne vil variere, f.eks. forventes ramning af spunsvægge ved bygværker at være af kort varighed ca. 1-2 uger pr. bygværk.

Boliger, der påvirkes af støj fra anlægsfasen, er beliggende langs hele strækningen. Da støj fra anlægsfasen kun vil være generende i en afgrænset periode, vil det ikke have en langtidsvirkning på befolkningens sundhed.

Der henvises til afsnit 6.5 vedrørende støj og vibrationer.

Der vil være få boliger, der belastes af støj i driftsfasen fra den nye jernbane. Undersøgelser af akkumuleret støj fra motorvejen og en ny jernbane viser, at motorvejsstøjen er dominerende i forhold til jernbanestøjen for boliger beliggende nær både motorvej og jernbane. Ca. 19-23 boliger vil blive udsat for støj, der overskrider grænseværdierne. For at minimere støjbelastningen, og dermed en sundhedsskadelig virkning, bliver de støjbelastede boliger tilbudt tilskud til støjsolering af deres boliger.

Endvidere viser undersøgelsen, at der vil være en positiv effekt på den eksisterende bane i forhold til støjbelastede boliger, da en stor del af togtrafikken flyttes fra den eksisterende bane til den ny bane.

6.14.2. Elektromagnetisme

Magnetfeltudvalget og Kommunernes Landsforening har anbefalet en udredningsværdi for den gennemsnitlige magnetfeltpåvirkning over året på 0,4 μ T. Med det princip for elektrificering, som Banedanmarks elektrificeringsprogram forventer anvendt, vil et magnetfelt over 0,4 μ T strække sig op til 35 m fra en ny jernbane over Vestfyn.

I anlægsfasen vil der ikke være elektromagnetiske påvirkninger. I driftsfasen vil der være mellem 11 og 17 boliger, der ligger mindre end 35 m fra den nye jernbane, og der vil efter detailprojektering i forbindelse med ekspropriation blive taget konkret stilling til, om disse boliger skal tilbydes ekspropriation. Der henvises i øvrigt til afsnit 2.5.

6.14.3. Luftforurening

Det er beregnet, at EU's grænseværdi for luftforureningskomponenten NO₂ på 200 μ g/m³ vil kunne være overskredet ud til en afstand af ca. 100 m fra arbejdspladser, hvor der anvendes entreprenørmaskiner. I anlægsfasen kan der desuden forekomme gener i form af støv fra jordarbejder og transport. Der vil blive taget forholdsregler, der minimerer den luftbårne forurening, således at så få mennesker som muligt påvirkes.

Da banen elektrificeres, forventes der ingen negativ påvirkning fra luftforurening på befolkningens sundhed i området omkring den nye jernbane i driftsfasen.

6.14.4. Lys

Der vil i anlægsfasen være lys i forbindelse med arbejdsbelysning, drift af byggepladser og kørsel. Lys herfra kan begrænses ved at placere og udforme byggepladser, byggepladsbelysning samt arbejdsveje, så lysforureningen minimeres og dermed generer mindst muligt i omgivelserne.

I driftsfasen kan det være generende med lys fra togenes lygter og lys fra vognene. Da den nye jernbane placeres i en eksisterende transportkorridor, der i forvejen er påvirket af lysforurening fra motorvejen, vil den øgede lyseffekt fra togene ikke forringe de lokale forhold væsentligt, og det vurderes, at lysgener ikke vil have betydning for befolkningens sundhed.

6.14.5. Friluftsliv

Langt de fleste rekreative interesser på Vestfyn er koncentreret i undersøgelsesområdets østlige del i området omkring Odense Vest. Her findes bl.a. golfbane, rideklub, festivalplads, friluftsbad og to kolonihaveforeninger. I udkanten af Odense findes desuden Elmelundskoven.

Der er flere områder til friluftsliv, der påvirkes under anlægsfasen. Det drejer sig om tre skovområder samt et kolonihaveområde. Områderne bliver kun delvist berørt, hvorfor det fortsat vil være muligt at benytte de dele af områderne, der ikke berøres under anlægsfasen.

I berørte områder må det forventes, at der i perioder vil være trafikale og støjmæssige gener fra maskiner. Der kan desu-

den være en stiforbindelse, der lukkes i kortere perioder. Det vurderes, at befolkningens sundhed ikke vil blive påvirket af de midlertidige gener, der måtte opstå i anlægsfasen på de rekreative forhold.

Den største konsekvens for de rekreative interesser i driftsfasen ved anlæg af en ny jernbane er, at Elmelundskoven bliver gennemskåret, og at 30-35 kolonihaver nedlægges i H/F Enghaven. Muligheden for at etablere nye kolonihaver i forbindelse med den eksisterende haveforening undersøges i dialog med kommunen og haveforeningen.

I Elmelundskoven etableres der erstatningsskov for bl.a. at kompensere for banens barriere igennem den eksisterende skov. Herudover etableres der fire passager, der krydser banen i Elmelundskov for at skabe sammenhæng mellem Elmelundskov nord og syd for banen. Passagerne dimensioneres, så det vil være muligt for større maskiner og heste med ryttere at passere.

6.15. Erhverv og risiko

6.15.1. Eksisterende forhold

I to større erhvervsområder ved henholdsvis Ejby og Grønemose er der mulighed for, at virksomhederne vil kunne blive væsentligt påvirket af jernbaneprojektet. I Vissenbjerg er der også udlagt et erhvervsområde, men arealerne nærmest motorvejen er endnu ikke bebyggede.

Ved Ejby ligger et større erhvervsområde med forskellige typer af virksomheder. For særlige typer af virksomheder gælder der afstandskrav. Miljøstyrelsens "Håndbog i miljø og planlægning" anviser afstandskrav mellem industri typer og følsom arealanvendelse. Af håndbogen fremgår, at en ny jernbane ikke er at betragte som følsom arealanvendelse.

Der er én risikovirksomhed, Strandmøllen, langs strækningen, som producerer gasser såsom hydrogen, oxygen, argon og nitrogen samt har oplag, salg og distribution af industrielle og medicinske gasser. Virksomheden er en kolonne 2-virksomhed i bekendtgørelsen om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer og er således risikogodkendt af myndighederne. Den nye jernbane går nord om Strandmøllen inden for virksomhedens planlægningszone og berører perifert sikkerhedszonen omkring virksomheden.

6.15.2. Påvirkning fra anlægsprojekt i anlægsfasen

Aktiviteterne i anlægsfasen vil primært være lokaliseret omkring linjeføringen. Der er ingen aktiviteter i anlægsfasen, som vurderes at kunne udgøre en forøget fare i forhold til selve virksomheden og dermed en samlet forøget risiko.

6.15.3. Påvirkning fra anlægsprojekt i driftsfasen

Det vurderes samlet, at virksomheden Strandmøllen ikke udgør et problem for etablering af en ny jernbane over Vestfyn.

6.16. Regionale forhold

Etablering af en ny jernbane over Vestfyn medfører en forbedring af det danske jernbanenet, idet den bl.a. vil forøge banekapaciteten over Vestfyn til gavn for afvikling af gods-transport og regional persontransport.

7. Forholdet til EU-retten

7.1. VVM-direktivet

Anlægsprojektet er som udgangspunkt omfattet af reglerne om vurdering af indvirkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU. Direktiv 2014/52/EU skulle implementeres af medlemsstaterne senest den 16. maj 2017. Overgangsreglerne er omtalt senere i dette afsnit.

Ifølge VVM-direktivets artikel 4, stk. 1, jf. bilag I, punkt 7 a, skal bl.a. nyanlæg til jernbanefjerntrafik undergives en vurdering af projektets indvirkninger på miljøet (miljøkonsekvensvurdering), inden der gives tilladelse til projektet. Et tilsvarende krav om udførelse af en forudgående miljøkonsekvensvurdering kan, efter en konkret vurdering af projektets virkninger (screening), gælde ved ændringer eller udvidelser af bestående gastransmissionsledninger, jf. VVM-direktivets artikel 4, stk. 2, jf. bilag II, punkt 13 a, jf. bilag I, punkt 16 a og bilag II punkt 3 b.

For anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag, er der gennemført en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af både jernbaneprojektet og omlægningen af naturgastransmissions systemet.

I henhold til artikel 1, stk. 4, i VVM-direktivet (2011/92/EU før ændringerne ved direktiv 2014/52/EU) finder direktivet ikke anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig lov, idet målene med direktivet, herunder om at give oplysninger, nås gennem lovgivningsprocessen. Anlægsprojektet omfattet af dette lovforslag er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med EU-Domstolens praksis vedrørende anvendelsen af VVM-direktivets artikel 1, stk. 4.

Anlægsprojektet, som således er forberedt til Folketingets vedtagelse i enkeltheder ved lov, fremgår af lovforslagets § 1, jf. bilag 1 og 2, og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet i VVM-redegørelsen, herunder vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder. VVM-redegørelsen er udarbejdet i overensstemmelse med de krav, som VVM-direktivet stiller til en almindelig miljøkonsekvensvurdering efter direktivet. Lovforslagets afsnit 6 indeholder en sammenfatning af de i VVM-redegørelsen vurderede påvirkninger af miljøet. Der er endvidere gennemført høringer af myndigheder og offentligheden over

VVM-redegørelsen for anlægsprojektet, som opfylder direktivets almindelige krav til sådanne høringer, herunder om inddragelse af offentligheden og myndigheder.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges transportministeren og Energinet til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med denne beskrivelse af projektet. Anlægsloven udgør den planlægningsmæssige ramme for anlægsprojektet og træder i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige VVM-regler. Anlægsprojektet vil herefter kunne gennemføres uden tilladelser, godkendelser eller dispensationer og uden hensyn til umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af fysiske anlæg i den af lovforslagets § 5 omfattede natur- og miljølovgivning m.v.

VVM-direktivet er som anført ændret ved direktiv 2014/52/EU, og herved er artikel 1, stk. 4, ophævet. I stedet er der indsat en ny bestemmelse i VVM-direktivets artikel 2, stk. 5, hvoraf fremgår, at medlemsstaterne, med forbehold af artikel 7, i tilfælde, hvor et projekt vedtages ved en særlig national lov, kan fritage dette projekt fra direktivets bestemmelser om offentlig høring, forudsat at målene med direktivet opfyldes. Den nye bestemmelse indebærer således, at VVM-direktivets almindelige regler også gælder for projekter, der vedtages ved en særlig national anlægslov, men at der i disse tilfælde er hjemmel til at fravige bestemmelserne om offentlig høring, bortset fra reglerne om inddragelse af offentligheden og myndigheder i andre medlemsstater i projekter med grænseoverskridende miljøeffekter (artikel 7).

Direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet) trådte i kraft den 15. maj 2014 og skulle implementeres af medlemsstaterne senest den 16. maj 2017. Direktivet indeholder i artikel 3 overgangsregler, som navnlig har til formål at sikre, at de ændrede krav til VVM-redegørelsen m.v. ikke anvendes på projekter, for hvilke VVM-proceduren er indledt før fristen for gennemførelsen af direktivet i national ret. Det fremgår således af artikel 3, stk. 2, at de hidtil gældende regler i direktiv 2011/92/EU vedrørende indholdet af VVM-redegørelsen og proceduren for vedtagelse af VVM-pligtige anlæg fortsat finder anvendelse bl.a. på projekter, hvor a) proceduren vedrørende den i artikel 5, stk. 2, i direktiv 2011/92/EU omhandlede udtalelse ("scoping processen") blev påbegyndt, eller b) de i artikel 5, stk. 1, i direktiv 2011/92/EU omhandlede oplysninger (miljøkonsekvensvurderingen) blev givet, før den 16. maj 2017. For anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag, blev scoping processen (idefasehøringen) med henblik på udarbejdelsen af miljøkonsekvensvurderingen (VVM-redegørelsen) indledt den 25. november 2014, det vil sige før den 16. maj 2017, som var implementeringsfristen for direktiv 2014/52/EU.

Det følger således af overgangsreglerne i direktiv 2014/52/EU, at anlægsprojektet kan vedtages af Folketinget under anvendelse af de hidtil gældende regler i direktiv

2011/92/EU, herunder artikel 1, stk. 4, om projekter vedtaget i enkeltheder ved særlov.

Ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje m.v., jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) blev VVM-direktivet (direktiv 2011/92/EU som ændret ved direktiv 2014/52/EU) implementeret i jernbanelovens kapitel 6 a for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter. Ændringsloven trådte i kraft den 16. maj 2017.

I henhold til jernbanelovens § 38 a, stk. 1 og 2, er udgangspunktet, at etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter kræver administrativ tilladelse efter gennemførelse af de fornødne miljømæssige vurderinger af projektet. Kravet om administrativ tilladelse efter reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a gælder dog ikke, hvis etableringen, ændringen eller udvidelsen er tilladt ved anlægslov, jf. lovens § 38 a, stk. 3.

For anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag, vil eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen være omfattet af den administrative procedure i jernbanelovens kapitel 6 a, herunder om administrativ tilladelse efter gennemførelse af miljømæssige vurderinger, jf. lovforslagets § 3. Dette er i overensstemmelse med kravene i VVM-direktivets artikel 4, jf. bilag I, punkt 24, og bilag II punkt 13 a.

Det følger af reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a bl.a., at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen efter anmeldelse af en ændring eller udvidelse af anlægsprojektet, i overensstemmelse med VVM-direktivets krav, vil skulle vurdere, om den anmeldte ændring eller udvidelse skal undergives supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades.

Det følger endvidere af lovforslagets § 3, at reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf (bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter) også finder anvendelse, såfremt ændringen eller udvidelsen angår projektet for omlægningen af naturgastransmissions-systemet, som dermed i denne sammenhæng behandles som et projekt knyttet til jernbaneprojektet.

7.2. Habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet (Natura 2000)

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

en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

Det følger af habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, at der i forbindelse med bl.a. anlægsprojekter skal gennemføres en vurdering af projektets virkninger på Natura 2000-området ("konsekvensvurdering"), såfremt projektet efter en foreløbig vurdering rummer en sandsynlighed for at kunne påvirke området væsentligt. Hvis konsekvensvurderingen viser, at projektet kan skade Natura 2000-området (udpegningsgrundlaget), kan projektet ikke gennemføres, medmindre betingelserne i direktivets artikel 6, stk. 4, for at fravige beskyttelsen af Natura 2000-området er opfyldt.

I dette tilfælde udgør vedtagelsen af anlægsloven godkendelsen af projektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, og de nødvendige undersøgelser af projektets virkninger på Natura 2000-området skal derfor være gennemført inden anlægslovens vedtagelse, evt. i tilknytning til VVM-proceduren. Der er således i forbindelse med VVM-undersøgelserne af anlægsprojektet udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder. Der henvises til kapitel 2 i "Miljøkortlægningsrapporten" (baggrundsrapport til VVM-redegørelsen).

Som anført i beskrivelsen af de miljømæssige konsekvenser vurderes det, at ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder (Natura 2000-områder) i henhold til habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiverne vil blive negativt påvirket af det samlede anlægsprojekt.

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

Fravigelsesproceduren i artikel 6, stk. 4, er ikke taget i anvendelse i forbindelse med forberedelsen af anlægsprojektet til Folketingets vedtagelse, idet anlægsprojektet ikke berører Natura 2000-områder, og der ikke i forbindelse med VVM-proceduren er konstateret påvirkning af Natura 2000-områder.

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

Efter habitatdirektivets artikel 12 skal medlemsstaterne træffe de nødvendige foranstaltninger til at indføre en streng beskyttelsesordning i det naturlige udbredelsesområde for de dyrearter, der er omfattet af bilag IV, litra a) med forbud mod bl.a. forsætlig forstyrrelse af disse arter og beskadigelse eller ødelæggelse af yngle- eller rasteområder. En tilsvarende forpligtelse gælder efter artikel 13, for så vidt angår de

plantearter, der er omfattet af bilag IV, litra b). Medlemsstaterne kan i henhold til direktivets artikel 16 fravige bl.a. bestemmelserne i artikel 12 og 13, hvis der ikke findes nogen anden brugbar løsning, og fravigelsen ikke hindrer opretholdelse af den pågældende bestands bevaringsstatus i dens naturlige udbredelsesområde. Fravigelse kan kun ske i visse kvalificerede tilfælde, som er afgrænset i artikel 16.

En tilsvarende beskyttelsesordning med fravigelsesbestemmelser gælder efter fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 og 9, for så vidt angår fugle, som i vild tilstand har deres naturlige ophold på medlemsstaternes område i Europa, hvor EU-traktaten finder anvendelse.

Habitatdirektivets artikel 12 og fuglebeskyttelsesdirektivets artikel 5 er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder det generelle forbud i naturbeskyttelseslovens § 29 a og jagt og vildtforvaltningslovens §§ 6 a og 7, som ikke fraviges ved dette lovforslag.

VVM-redegørelsen, rapport nr. 561 Miljøvurdering, kapitel 15, indeholder en beskrivelse af konsekvenserne for plante- og dyreliv af forslag Nord i anlægs- og driftsfasen, herunder påvirkning af skovområder hvor bilag IV-arten frynseflagermus lever.

I rapport nr. 561, kapitel 15, er angivet de afværgeforanstaltninger af hensyn til bilag IV-arter, som gennemføres i forbindelse med anlægsprojektet. Dette lovforslag indeholder i afsnit 2.9 og 6.9 en beskrivelse af afværgeforanstaltningerne af hensyn til plante- og dyreliv forbundet med anlægsprojektet. Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges transportministeren (Vejdirektoratet) og Energinet som anlægsmyndigheder (bygherrer) til at gennemføre disse foranstaltninger uden yderligere tilladelse, godkendelse eller dispensation mv. efter anden lovgivning, som det nærmere fremgår af lovforslagets §§ 5 og 6.

7.3. Århus-konventionen

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

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upar-

tisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i VVM-direktivet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014.

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

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

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

7.4. Naturgasdirektivet

I medfør af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/73/EF af 13. juli 2009 om fælles regler for det indre marked for naturgas og om ophævelse af direktiv 2003/55/EF (naturgasdirektivet) er Energinet som transmissionssystemoperatør underlagt krav om at gennemføre planlægning for transmissionssystemet, herunder ved udarbejdelse af en investeringsplan, jf. naturgasdirektivets artikel 14, stk. 4, og artikel 17, stk. 2, litra f). Denne forpligtelse er

implementeret i § 4, stk. 2, i lov om Energinet, som ikke fraviges ved anlægsloven.

7.5. Udbudsregler

Anlægsprojektet er underlagt reglerne i lov nr. 1564 af 15. december 2015 (udbudsloven) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning m.v. (forsyningsvirksomhedsdirektivet), som er implementeret i dansk ret ved bekendtgørelse nr. 1624 af 15. december 2015, og finder anvendelse for varer, tjenesteydelser og bygge- og anlægsopgaver. Udbudsreglerne i udbudsloven og forsyningsvirksomhedsdirektivet gælder statslige og lokale myndigheder samt offentlige virksomheder. Endvidere gælder reglerne for organer, der er kontrolleret af det offentlige – de såkaldte offentligretlige organer – der er oprettet specielt med henblik på at imødekomme almenhedens behov, dog ikke behov af industriel eller kommerciel karakter.

Udbudsreglerne indebærer en pligt for ordregivere til at følge bestemte procedurer ved indgåelse af visse offentlige kontrakter. Det er kun gensidigt bebyrdende aftaler, hvor en ordregiver over for en økonomisk aktør indvilliger i at betale en aftalt sum penge eller en anden form for økonomisk modydelse for en ydelse, der er omfattet af udbudsloven og forsyningsvirksomhedsdirektivet. Det følger af gensidighedsbegrebet, at relationerne mellem parterne typisk vil hvile på et privatretligt grundlag. Udbudsreglerne finder således kun anvendelse på ydelser, der udføres på grundlag af tildeling af ordrer. Ydelser, der udføres på et andet grundlag, eksempelvis love eller administrative bestemmelser, er som udgangspunkt ikke omfattet, forudsat det ikke er nødvendigt at udfylde lovgrundlaget med en kontrakt, der beskriver aktørens præcise pligter.

De kontrakter, som vil kunne indgås som følge af denne lov med eksempelvis rådgivende ingeniører, entreprenører og eksterne konsulenter, vil derimod skulle udbydes efter de gældende nationale regler, der implementerer EU-reglerne herom.

7.6. Vandrammedirektivet

Det følger af vandrammedirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger – EF-tidende 2000 nr. L327), at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevand og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvand senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges til 2021 henholdsvis 2027.

EU-Domstolen har i en principiel dom (C-461/13 Weser) fastslået, at der foreligger en forringelse af den økologiske

tilstand af et overfladevandområde, hvis et eller flere kvalitetselementer (f.eks. ålegræs, klorofyl eller bundfauna) falder en klasse, f.eks. fra god til moderat tilstand, selvom det ikke betyder, at hele vandområdet falder en klasse. Hvis vandområdet allerede befinder sig i den laveste klasse (dårlig tilstand), vil enhver yderligere forringelse af dette vandområde udgøre en forringelse i direktivets forstand.

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

Det er i VVM-redegørelsen vurderet, at der ikke umiddelbart synes at være nogle væsentlige konflikter vedrørende vandløb, omfattet af vandplanlægningen, på strækningen. Dette afklares og håndteres i nødvendigt omfang endeligt ved detailprojekteringen.

Anlægsprojektet går primært igennem områder med særlige drikkevandsinteresser. I forbindelse med detailprojekteringen vil der blive udført supplerende undersøgelser med henblik på at dokumentere, at eventuel grundvandssænkning i forbindelse med etablering af projektet ikke påvirker drikkevandsindvindingen eller de berørte grundvandsforekomsters tilstand. Jernbanen udføres i vandtæt trug, hvor dette er nødvendigt, således at permanent grundvandssænkning kun vil forekomme, hvor dette kan ske uden påvirkning af omkringliggende natur, drikkevandsindvinding og grundvandsforekomsters tilstand.

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Udkast til lovforslaget har i perioden fra den 10. april 2019 til den 5. juni 2019 været sendt i høring hos:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arriva, Assens Kommune, Banedanmark, Beredskabet, Borgergruppen i Elmelund v. Gert Vinther, Borgergruppen i Nørre Aaby, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brenderup-Indslev Menighedsråd, Bus & Tog-samarbejdet, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Metal, Dansk Transport og Logistik (DTL), Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Det Centrale Handicapråd, Det Økologiske Råd, DI Transport, DSB, ITD, Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet, Energinet, Energistyrelsen, H/F Enghaven, H/F Roerskov, Ejby Lokaludvalg, Elmelundsskovens Hestelaug, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FOA, Forbrugerrådet (Passagerpuls), Forenede Danske Motorejere (FDM), Friluftsrådet, FynBus, Gelsted Lokaludvalg, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, HK Trafik og Jernbane, Indslev Lokaludvalg, Jernbanenævnet, Kommunernes Landsforening (KL), Kulturforeningen Nøjsomhed, Landsorganisationen i Danmark (LO), Lokalråd Vissenbjerg, Lokaludvalg Nørre Aaby, Middelfart Kommune, Middelfarts Erhvervsråd, Miljøstyrelsen, Movia, Naturstyrelsen, Nørre Aaby Borgerforening, Odense Kommune, Politiet, Region Syddanmark, Rigsrevisionen, Rørup Menighedsråd, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Skallebølle beboerforening, Slots- og Kulturstyrelsen, Sund & Bælt Holding A/S, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Trafikforbundet og Trafikselskaberne i Danmark.

9. Sammenfattende skema

| | Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang) | Negative konsekvenser/ merudgifter (hvis ja, angiv omfang) |
|--|---|--|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner | <p>Projektet medvirker bl.a. til en modernisering af jernbanen, der vil videreudvikle og understøtte jernbanens konkurrenceevne og bidrage til en effektiv og attraktiv trafik på tværs af landsdele.</p> <p>Den nye jernbane over Vestfyn vil reducere rejsetiden for persontog.</p> | <p>Anlægsprojektet finansieres via finansloven af Transport- og Boligministeriet. Anlægsudgifterne (samlet anlægsbudget i mia. kr. 2019-prisniveau, byggeomkostningsindeks 106,28) anslås til 4,85 mia. kr. i 2024-2030.</p> <p>Udgifter for Banedanmark til drift og vedligehold af den nye jernbane.</p> |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen | <p>Begrænset meradministration i anlægsfasen for henholdsvis Transport- og Boligministeriet og Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet og deres styrelser.</p> <p>De berørte kommuner (Middelfart, Assens og Odense) og Region Syddanmark vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle diverse ansøgninger og anmeldelser.</p> |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet | <p>Forbedringer af kapaciteten øger mobiliteten, hvilket forventes at være til gavn for erhvervslivet, herunder også godstransportkunder.</p> <p>Forbedret konkurrencesituation for togoperatører i forhold til vejtrafikken</p> | <p>Potentielle udgifter til Energinet til omlægning af naturgastransmissionssystemet. Afhængigt af omfanget af udgifter for Energinet kan omlægningen føre til en forhøjelse af selskabets tariffer, der betales af gaskunderne.</p> |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet | Ingen | Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer. |
| Administrative konsekvenser for borgerne | Ingen | <p>Afhængigt af omfanget af udgifter for Energinet i forbindelse med omlægningen af naturgastransmissionssystemer, kan omlægningen føre til en forhøjelse af selskabets tariffer, der betales af gaskunderne.</p> <p>Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.</p> <p>Der afskæres med lovforslaget klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser om anlægsprojektet inden for visse dele af plan-, miljø- og naturlovgivningen.</p> |
| Miljømæssige konsekvenser | <p>Den nye jernbane muliggør overflytning af en del af bilisterne til jernbanen og dermed en reduktion i udledning af CO₂.</p> <p>Mindre støjbelastning af boliger langs jernbanerne på Vestfyn ved overflytning af trafik fra eksisterende jernbane.</p> | <p>Arealindgreb og forstyrrelser af befolkning, natur, landskab og kulturmiljø. Forstyrrelser af befolkning og natur vil især være knyttet til anlægsfasen samt i driftsfasen for de boliger som ligger helt tæt på den nye jernbane.</p> |

| | | |
|---|---|--------------|
| Forholdet til EU-retten | Den VVM-undersøgelse, der er gennemført, opfylder kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU med overgangsregler. Anlægsprojektet overholder endvidere kravene i habitatdirektivet og fuglebeskyttelsesdirektivet. Anlægsprojektet berører ikke udpegede Natura 2000-områder, og der er ikke i VVM-redegørelsen konstateret påvirkning af Natura 2000-områder. Det sikres gennem afværgeforanstaltninger, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af anlægsprojektet. | |
| Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X) | JA | NEJ X |

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

I *stk. 1* foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at anlægge en ny dobbeltsporet og elektrificeret jernbane med dertilhørende anlæg over Vestfyn fra Odense Vest til Kauslunde, øst for Middelfart, og til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt. Den nye jernbane vil være ca. 35 km lang med ét jernbanespor i hver retning.

De midlertidige og permanente ekspropriationer, som er nødvendige for jernbaneprojektet, foretages i henhold til jernbanelovens § 30, stk. 1. Ekspropriation kan ske til formål nævnt i jernbanelovens § 30, stk. 2, som omfatter behov for ejendomserhvervelser til jernbaneprojektet. I henhold til § 30, stk. 3, kan ejendomme pålægges servitutter med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Bemyndigelsen skal sikre, at transportministeren kan gennemføre eller få gennemført den ny jernbane med dertil hørende anlæg. Bestemmelsen udgør hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede jernbaneprojekt, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og nødvendige ledningsarbejder m.v. Bestemmelsen medfører ikke i sig selv, at de omtalte anlæg og dispositioner kan udføres uden nødvendige godkendelser, tilladelser eller dispensationer i henhold til af anden lovgivning, medmindre anden lovgivning er fraveget, jf. forslagens § 5.

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

Vejdirektoratet vil være anlægsmyndighed for den del af anlægsprojektet.

I *stk. 2* er der henvist til bilag 1, der er et kort over linjeføringen af den nye jernbane, jf. forslagens § 1, stk. 1.

Det foreslås med *stk. 3*, at Energinet bemyndiges til at omlægge det eksisterende naturgastransmissionssystem Lillebælt-Storebælt på strækningen mellem Spedsbjerg og Nr. Åby, idet anlægget af den nye jernbane, jf. § 1, stk. 1, nødvendiggør en forudgående omlægning af ledningen på denne strækning.

De midlertidige og permanente ekspropriationer, som er nødvendige for omlægningen af naturgastransmissionssystemet, foretages i henhold til § 55, stk. 1, i naturgasforsyningsloven. Ejendomme kan pålægges servitutter, som af hensyn til person- og forsyningssikkerhed indebærer restriktioner for udnyttelse af ejendommen.

Bemyndigelsen skal sikre, at Energinet kan gennemføre de nødvendige arbejder til omlægning af naturgastransmissionssystemet. Bestemmelsen udgør hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede omlægningsprojekt, herunder bl.a. ekspropriation, anlæg og omlægning af veje og nødvendige ledningsarbejder m.m. Bestemmelsen medfører ikke i sig selv, at de omtalte anlæg og dispositioner kan udføres uden nødvendige godkendelser, tilladelser eller dispensationer i henhold til anden lovgivning, medmindre anden lovgivning er fraveget med nærværende lovforslag.

I *stk. 4* er der henvist til bilag 2, der er et kort over transportkorridoren for det eksisterende og det omlagte naturgastransmissionssystem, jf. forslagens § 1, stk. 3.

Der henvises til afsnit 2 og 6 i de almindelige bemærkninger, som indeholder en beskrivelse af anlægsprojektet og dets indvirkninger på miljøet.

Til § 2

I § 2 foreslås det, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges transportministeren og Energinet til at gennemføre anlægs-

projektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, jf. lovens bilag 1-2 og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, det vil sige VVM-redegørelsen, herunder vurderingen af projektets indvirkning på Natura 2000-områder, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Anlægsloven træder i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige VVM-regler, og anlægsloven udgør også godkendelsen af anlægsprojektet i forhold til habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Dette er i overensstemmelse med jernbanelovens § 38 a, stk. 3, hvoraf fremgår, at i de tilfælde, hvor Folketinget tillader et projekt ved anlægslov, skal der ikke meddeles administrativ VVM-tilladelse.

Ved meddelelse af en VVM-tilladelse efter de almindelige regler vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte VVM-redegørelse.

Bestemmelsen i § 2 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. Vedtagelsen af anlægsloven vil være den samlede bemyndigelse for transportministeren og Energinet til at igangsætte anlægsprojektet. Det er en forudsætning, at projektet udføres inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, der fremgår af og er lagt til grund i VVM-redegørelsen.

I henhold til den foreslåede bestemmelse påhviler det således anlægsmyndighederne (Vejdirektoratet og Energinet) – og i praksis deres entreprenører – at udføre de pågældende bygge- og anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Transportministeren fører tilsyn hermed, jf. lovforslagets § 12.

Såfremt der efter anlægslovens vedtagelse sker ændringer i projektet, indebærer bestemmelsen i § 2 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette i anlægsfasen sker i overensstemmelse med den foreslåede § 3.

Der henvises til afsnit 2.6 i de almindelige bemærkninger.

Til § 3

Det foreslås i § 3, at reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf finder tilsvarende anvendelse ved ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet.

I medfør af bl.a. § 38 k, stk. 4, § 38 p og § 38 q i jernbanelovens kapitel 6 a er udstedt bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af inter-

ationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter, for så vidt angår statslige vej- og jernbaneprojekter (bekendtgørelse nr. 451 af 8. maj 2017 som ændret ved bekendtgørelse nr. 53 af 22. januar 2018).

Det er Folketinget, der med vedtagelsen af anlægsloven meddeler VVM-tilladelse til anlægsprojektet. Det betyder, at anlægsprojektet herefter som udgangspunkt skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 2. Lovforslagets § 3 fastlægger VVM-kompetencen i tilfælde af, at det bliver nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen.

Lovforslaget er ikke til hinder for, at andre anlægsmetoder med andre afledte miljømæssige konsekvenser, end dem som er beskrevet i loven, anvendes. Nye anlægsmetoder med andre miljømæssige konsekvenser end dem, der allerede er belyst i loven, skal i så fald vurderes i overensstemmelse med lovforslagets § 3.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen alene skal vurderes og behandles i henhold til ét regelsæt om miljøkonsekvensvurdering. Det følger i forvejen af reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a, at disse finder anvendelse ved ændringer eller udvidelser af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter, også når anlægsprojektet er vedtaget ved anlægslov. Af lovforslagets § 3 følger, at reglerne om ændringer eller udvidelser af anlægsprojekter i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf også finder anvendelse, såfremt ændringen eller udvidelsen angår omlægningen af naturgastransmissionssystemet.

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil dermed være VVM-myndighed for eventuelle ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, uanset om ændringen eller udvidelsen udelukkende angår den del af anlægsprojektet, som er nævnt i § 1, stk. 3.

Bestemmelsen i § 3 betyder, at Vejdirektoratet, som anlægsmyndighed for jernbaneprojektet, jf. lovforslagets § 1, stk. 1, og Energinet, som anlægsmyndighed for ledningsomlægningen, jf. lovforslagets § 1, stk. 3, har de beføjelser og forpligtelser, som efter reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf, normalt tilkommer eller påhviler Banedanmark.

Det følger af disse regler bl.a., at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som i overensstemmelse med reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a vil skulle vurdere, om den anmeldte ændring eller udvidelse skal undergives supplerende miljømæssige vurderinger, inden styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades, eventuelt på vilkår.

Ændringer og udvidelser, som vedrører jernbaneprojektet, jf. forslaget § 1, stk. 1, anmeldes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af Vejdirektoratet. Ændringer og udvidelser,

som vedrører omlægningen af naturgastransmissionssystemet, jf. forslaget § 1, stk. 3, anmeldes til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen af Energinet.

I henhold til jernbanelovens § 38 o fører Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen tilsyn i forhold til projekter (ændringer eller udvidelser), hvor der skal ske anmeldelse til styrelsen og eventuelt meddeles tilladelse. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen skal i disse sager føre tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf og med, at vilkår m.v. for projekternes gennemførelse overholdes, jf. jernbanelovens § 38 o.

Der henvises til afsnit 2.6 i de almindelige bemærkninger.

Til § 4

Det foreslås i *nr. 1-3*, at anlægsmyndighederne (Vejdirektoratet og Energinet) ved gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 udfører afværgeforanstaltninger af hensyn til yngle- og rasteområder for arter omfattet af bilag 3 til lov om naturbeskyttelse som følge af anlægsprojektet (nr. 1) for at modvirke, at fugle eller arter omfattet af bilag 3 i lov om naturbeskyttelse forstyrres med skadelig virkning for arten eller bestanden (nr. 2) og af hensyn til fugles æg og reder (nr. 3).

Med de foreslåede bestemmelser i § 4, nr. 1-3, er Vejdirektoratet og Energinet som anlægsmyndigheder forpligtet til at iværksætte afværgeforanstaltninger i det omfang, det er nødvendigt for at modvirke eventuel skadelig virkning som følge af anlægsprojektet, og hvis det vurderes nødvendigt af hensyn til de EU-retlige forpligtelser, der følger af fuglebeskyttelsesdirektivet og habitatdirektivet. For at tilgodese disse hensyn iværksættes der gennem anlægsloven afværgeforanstaltninger bl.a. for i nødvendigt omfang at medvirke til, at anlægsarbejdet ikke har en skadelig virkning for arterne og bestandene.

I VVM-redegørelsen er beskrevet de afværgeforanstaltninger, som iværksættes. Andre mulige afværgeforanstaltninger end de, der er nævnt i VVM-redegørelsen, vil kunne blive identificeret i forbindelse med yderligere feltundersøgelser af området og den nærmere udmøntning af projektet. Sådanne andre afværgeforanstaltninger vil kunne træde i stedet for dem, der er beskrevet i VVM-redegørelsen, i det omfang disse i øvrigt ikke vil kunne skade andre dele af miljøet.

På baggrund af de forudsatte afværgeforanstaltninger er det vurderingen, at gennemførelsen af anlægsprojektet kan ske inden for rammerne af naturbeskyttelseslovens §§ 29 a og 30, herunder artsfredningsbekendtgørelsen, § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lov om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i EU's fuglebeskyttelsesdirektiv artikel 5 og habitatdirektivets artikel 12. Der henvises til afsnit 7.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i *nr. 4*, at Vejdirektoratet og Energinet får hjemmel til at iværksætte andre afværgeforanstaltninger, som er nødvendige af hensyn til naturbeskyttelsen. Det betyder, at

blandt andet områder, der er omfattet af § 3 i naturbeskyttelsesloven, vil kunne erstattes, hvis de påvirkes af projektet. Tilsvarende vil der kunne iværksættes foranstaltninger til beskyttelse af andre arter end de, der er omfattet af habitat- og fuglebeskyttelsesdirektivet, herunder øvrige arter omfattet af artsfredningsbekendtgørelsen.

Vejdirektoratet udfører afværgeforanstaltninger efter § 4 som anlægsmyndighed i forhold til den del af anlægsprojektet, som er nævnt i § 1, stk. 1 (jernbaneprojektet). Energinet udfører afværgeforanstaltninger efter § 4 som anlægsmyndighed i forhold til den del af anlægsprojektet, som er nævnt i § 1, stk. 3 (omlægning af naturgastransmissionssystemet).

Afværgeforanstaltninger efter § 4 skal anses for integrerede dele af det samlede anlægsprojekt, herunder i forhold til bestemmelserne i lovforslagets §§ 5 og 6. Det betyder, at disse afværgeforanstaltninger kan udføres uden tilladelse m.v. efter den i § 5 nævnte lovgivning, og at eventuelle afgørelser vedrørende afværgeforanstaltningerne er undtaget fra klageadgang i overensstemmelse med reglerne i § 6.

Der henvises til afsnit 2.7, 6.9 og 7.2 i de almindelige bemærkninger.

Til § 5

De arealer, hvorpå anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v., herunder bl.a. naturbeskyttelsesloven og planloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer. Visse arealer er endvidere omfattet af lov om kolonihaver.

Det foreslås i § 5, at anlægsprojektet ikke kræver dispensation eller tilladelse efter en række konkrete bestemmelser i plan-, natur- og miljølovgivningen m.v., samt at andre bestemmelser ikke finder anvendelse.

Bestemmelsen i § 5 har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i plan-, natur- og miljølovgivningen m.v., der stiller krav om tilladelse m.v. inden foretagelse af fysiske dispositioner i det åbne land og på og nær visse naturtyper og dyre- og plantearter samt i varige kolonihaver.

Selv om bestemmelsen indebærer, at dele af den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. fraviges, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i anlægsprojektet ved, at anlægsmyndighederne (Vejdirektoratet og Energinet) ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser. Disse rammer sikrer samlet en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Der henvises for en beskrivelse af de relevante arbejder, som gennemføres i anlægsprojektet, og som normalt kan kræve tilladelse efter de omhandlede bestemmelser, til afsnit 2 og 6 i de almindelige bemærkninger samt VVM-redegørelsen.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt fraviges, finder stadig anvendelse for anlægsprojektet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke er fraveget. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love. Forslaget til § 6 om klageadgange finder dog efter omstændighederne anvendelse på afgørelser vedrørende anlægsprojektet truffet efter disse regler.

Bestemmelsen i § 5 gælder ikke kun i forhold til de permanente anlæg (den ny jernbane, naturgastransmissionssystemet m.v.), men også i forhold til arbejder i midlertidige projektområder. Bestemmelsen regulerer dog kun arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1, herunder afværgeforanstaltninger omfattet af § 4. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af § 1, forudsætter således stadig, at Vejdirektoratet og Energinet indhenter de fornødne tilladelser og dispensationer m.v. efter den i § 5 nævnte lovgivning.

Bestemmelsen finder endvidere alene anvendelse i anlægsfasen af projektet. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love skal det lægges til grund, at anlæggene kan drives og vedligeholdes på normal vis, når anlægsprojektet er gennemført, men hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer i tilstanden, f.eks. i et fredet område eller et naturområde, finder de normale regler anvendelse.

Efter *stk. 1* kræver udførelse af arbejder efter § 1 i denne lov ikke dispensation efter §§ 50 og 65, stk. 1 og 2, jf. kapitel 2, og § 65 b, stk. 1, jf. kapitel 2, i lov om naturbeskyttelse og tilladelse efter § 35, stk. 1, i lov om planlægning.

Bestemmelsen indebærer for det første, at anlægsprojektet kan gennemføres uden hensyn til eksisterende fredninger, herunder uden at der skal søges dispensation i anledning af omgivelsesfredningen omkring Indslev Kirke. Bestemmelsen indebærer endvidere, at der uanset naturbeskyttelseslovens § 3 og uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet. Tilsvarende gælder for arbejder inden for sø-, å- og skovbeskyttelseslinjen, jf. naturbeskyttelseslovens §§ 16 og 17. Bestemmelsen indebærer også, at der ikke skal indhentes landzonetilladelse efter planlovens § 35 til opførelse af de anlæg, der er omfattet af lovforslaget, herunder til de midlertidige anlæg og installationer.

Det foreslås i *stk. 2*, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning, §§ 20, 23, 24 og 26 a i naturbeskyttelsesloven, kapitel 4 i bekendtgørelse om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove, kapitel 8 og 8 a i museumsloven og lov om landbrugsejendomme ikke finder anvendelse ved udførelse af arbejder efter § 1.

Fravigelsen af reglerne om kommune- og lokalplaner er begrundet i, at anlægsloven udgør den retlige ramme for anlægsprojektet, og gennemførelsen af anlægsprojektet kræver derfor ikke fysisk planlægning efter planloven. Det er derfor

heller ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre anlægsprojektet. Arbejderne i § 1 både i det permanente og det midlertidige projektområde kræver heller ikke dispensation eller lignende fra en eksisterende planlægning. Fravigelsen af reglerne om kommune- og lokalplaner betyder endvidere, at regler vedrørende kommuneplaner og lokalplaner udstedt af staten i medfør af planlovens § 3 eller tidligere plan- og zonetilgivning ikke finder anvendelse ved udførelsen af anlægsprojektet, herunder bl.a. cirkulære nr. 183 af 26. november 1984 om lokalplanforslag og zonetilgivningsansøgninger (i dag: ansøgninger om landzonetilladelse) vedrørende arealer indenfor 200 meters afstand på hver side af transmissionsledningerne for olie og naturgas.

Med fravigelsen af naturbeskyttelseslovens § 20 skal anlæggene ikke leve op til bestemmelsen om, at offentlige anlæg i det åbne land skal placeres og udformes, så der i videst muligt omfang tages hensyn til de landskabelige værdier og de øvrige interesser, der er nævnt i naturbeskyttelseslovens § 1. Allerede fordi naturbeskyttelseslovens § 20 ikke finder anvendelse, skal anlæggene heller ikke have en godkendelse eller en forudgående principgodkendelse i medfør af bekendtgørelse nr. 941 af 27. juni 2016 om godkendelse af offentlige vejanlæg og af ledningsanlæg mv. i det åbne land (vej- og elbekendtgørelsen), der er udstedt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 20, stk. 2.

Bestemmelsen fraviger herudover en række regler, som begrænser adgangen til at foretage en række af de helt nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet. Det drejer sig bl.a. om bestemmelserne om offentlighedens adgang til og ophold i skove og på udyrkede arealer (naturbeskyttelseslovens §§ 23 og 24), om nedlæggelse af veje (naturbeskyttelsesloven § 26 a) og kapitel 4 i artsfredningsbekendtgørelsen om beskyttelse af arter uden for habitatdirektivets bilag IV. Herudover fraviges bestemmelserne om fredskovpligt i skovloven.

Desuden fraviges museumslovens kapitel 8 og 8 a. Det betyder bl.a., at der i forbindelse med omlægningen af naturgastransmissionssystemet kan etableres "mærkepæle" i sten- og jorddiger uden, at der forinden skal søges om dispensation efter museumsloven. For de arbejder, der berører sten- og jorddiger og fortidsminder omfattet af museumslovens kapitel 8 a, er det beskrevet i VVM-redegørelsen, hvordan de kulturhistoriske hensyn varetages ved udførelsen af disse arbejder.

Endelig fraviges landbrugsloven. Det indebærer bl.a., at Vejdirektoratet og Energinet ikke skal søge landbrugspligten ophævet efter reglerne i landbrugslovens kapitel 5. Landbrugsloven fraviges, fordi Folketinget med anlægsloven beslutter, at de arealer, som skal anvendes til anlægsprojektet, ikke længere skal være landbrugsarealer, og det vil derfor være overflødig at gennemføre en egentlig sagsbehandling med henblik på at ophæve landbrugspligten og andre formelle begrænsninger efter landbrugsloven.

I overensstemmelse med VVM-redegørelsen varetager Vejdirektoratet og Energinet som anlægsmyndigheder hensyne bag de fravegne bestemmelser i forbindelse med anlægsprojektet.

Kolonihavelovens § 4 beskytter varige kolonihaveområder mod nedlæggelse helt eller delvis, medmindre væsentlige samfundsmæssige hensyn gør det nødvendigt at disponere over arealet til et formål, der ikke kan tilgodeses et andet sted i kommunen, og der tilvejebringes et nyt kolonihaveområde, som kan erstatte det område, der nedlægges.

Det foreslås i *stk. 3*, at anlægsprojektet ikke kræver tilladelse efter § 4 i lov om kolonihaver.

Fravigelsen er således begrundet i, at kolonihavelovens § 4 kan begrænse muligheden for at foretage en række af de nødvendige arbejder, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet. Muligheden for et eventuelt udlæg af erstatningshaver vil blive undersøgt i dialog med kommunen og den relevante haveforening.

Ifølge § 4, stk. 1, i lov om Energinet kan etablering af nye transmissionsnet og væsentlige ændringer i bestående net ske, bl.a. hvis der er tilstrækkeligt behov for udbygningen, herunder at udbygningen sker med sigte på øget forsyningsikkerhed, beredskabsmæssige hensyn, skabelse af vedvarende konkurrencemarkeder eller indpasning af vedvarende energi.

Det foreslås i *stk. 4*, at § 4, stk. 1, i lov om Energinet ikke finder anvendelse på den del af anlægsprojektet, som er nævnt i forslaget § 1, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* betyder, at behovskriterierne i § 4, stk. 1, i lov om Energinet for etablering af nye transmissionsnet og væsentlige ændringer i bestående net ikke finder anvendelse på omlægningen af naturgastransmissionssystemet. Lovforslagets § 1, stk. 3, udgør således hjemlen for Energinet til at foretage omlægningen af naturgastransmissionssystemet. Derimod fraviges § 4, stk. 2-4, i lov om Energinet om planlægning og godkendelse, ikke.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.7 i de almindelige bemærkninger.

Til § 6

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

Det foreslås i *stk. 1*, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lov om Energinet, byggeloven, lov om jagt og vildtforvaltning, lov om naturbeskyttelse, lov om vandløb med undtagelse af kapitel 13, lov om skove, lov om vandforsyning mv., lov om miljøbeskyttelse og lov om råstoffer og regler udstedt i medfør af disse love samt bekendtgørelse om sikkerhedsbestemmelser for naturgasanlæg og bionatur-

gasanlæg efter lov om arbejdsmiljø, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog *stk. 2*.

Med bestemmelsen foreslås det, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med det samlede anlægsprojekt ikke følger de normale regler i de respektive love og afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn. Afgørelserne kan fortsat indbringes for domstolene, dog med de frister, der fremgår af lovforslagets § 13, stk. 1.

Bestemmelsen er ikke afgrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende. For eksempel er råstofindvinding uden for projektområdet også omfattet.

Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de nævnte love, hvor disse ikke er fraveget efter lovforslagets § 5, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

De omhandlede aktiviteter og arbejder forudsætter i nogle tilfælde desuden forudgående VVM-vurdering og -tilladelse. De miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet er beskrevet og vurderet i VVM-redegørelsen, og der skal ikke foretages en ny VVM-procedure. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndighed bør tage udgangspunkt i den gennemførte VVM, når der i tilladelser skal fastsættes krav og vilkår efter de respektive love. Hvis der er tale om ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, finder den foreslåede bestemmelse i § 3 anvendelse ved ændringer m.v. i anlægsfasen. Der henvises i den forbindelse til afsnit 2.6 i de almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 3 med tilhørende bemærkninger.

Afskæring af klageadgangen gælder alene for afgørelser efter de nævnte love vedrørende anlægsprojektet i anlægsfasen. Bestemmelsen finder ikke anvendelse, hvis der f.eks. måtte være behov for afgørelser efter de nævnte love vedrørende driften m.v. af jernbaneanlægget og naturgastransmissionssystemet.

Det foreslås i *stk. 2*, at anlægsmyndigheden (Vejdirektoratet eller Energinet) kan indbringe kommunale afgørelser vedrørende anlægsprojektet, herunder f.eks. et vilkår efter de i *stk. 1* nævnte love, for transportministeren som administrativ klageinstans.

Transportministerens behandling af klagesager efter *stk. 2* er fortsat reguleret af de i *stk. 1* nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene, fortsat gælder. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensy-

net til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til anlægsprojektet, vil transportministeren også kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om anlægsprojektet.

Med *stk. 3* foreslås transportministeren bemyndiget til for sager, der vedrører anlægsprojektet, at kunne overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i *stk. 1* nævnte love i enkeltsager. Adgangen vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i *stk. 1* nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i byggeriet kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der har betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for anlægsprojektet. Bestemmelsen kan endvidere navnlig være relevant i forhold til *stk. 2*, hvis en kommune ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i anlægsprojektet.

Transportministeren skal – ligesom efter *stk. 2* – træffe afgørelse efter bestemmelserne i og praksis efter de love, der er nævnt i *stk. 1*, idet hensynet til anlægsprojektet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet dog, hvis det er muligt efter de pågældende love, kan tillægges betydning. Selvom transportministeren beslutter at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, ændrer denne beslutning ikke på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan dog også beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Af *stk. 4* følger, at der ikke i klagesager efter *stk. 2* og i sager, hvor transportministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter *stk. 3*, kan ske påklage af ministerens afgørelse til anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen ændrer ikke ved, at sagerne vil kunne blive indbragt for domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende transportministerens afgørelser efter *stk. 3* og *4* gælder reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 13. Der henvises til bemærkningerne til § 13.

Med *stk. 5* foreslås det, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen til brug for transportministerens behandling af klagesager efter *stk. 2*, eller call in-sager efter *stk. 3*, har pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i *stk. 1* nævnte love, inden for den pågældende kommune.

Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren kan få de oplysninger, som kommunalbestyrelsen er i besiddelse af – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83, hvorefter miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter lo-

ven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne kan forlanges afgivet i en bestemt form.

Det foreslås i *stk. 6*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af *stk. 1*. Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse (lovbekendtgørelse nr. 47 af 15. januar 2019) fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder, i det omfang der ikke er særlige klage- eller tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Social- og Indenrigsministeriet er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at Social- og Indenrigsministeriet er øverste tilsynsmyndighed i forhold til Ankestyrelsens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, *stk. 2*, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne i lov om kommunernes styrelse viger for anden lovgivning.

Fravigelsen af reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i *stk. 1*, kan indebære, at de kommunale tilsynsmyndigheder får en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning. Da dette ikke er hensigten, foreslås det i *stk. 6*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af *stk. 1*. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de i *stk. 1* nævnte love.

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

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

Der er uanset den foreslåede § 6 fortsat muligt at indbringe afgørelser til Folketingets Ombudsmand, hvilket ikke have opsættende virkning.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.7 i de almindelige bemærkninger.

Til § 7

Det foreslås i § 7, at bestemmelserne i §§ 5 og 6 om fravigelse af anden lovgivning tilsvarende finder anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, der er tilladt efter jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf, jf. lovforslagets § 3.

Bestemmelsen medfører bl.a., at tilladte projektændringer og -udvidelser, herunder nye eller ændrede afværgeforanstaltninger, også kan gennemføres uden anvendelse af den i § 5 nævnte lovgivning, og at klageadgangen efter de i § 6 nævnte love er afskåret også for afgørelser, som vedrører ændringen eller udvidelsen.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 5 og 6 med tilhørende bemærkninger og til afsnit 2.6 i de almindelige bemærkninger.

Til § 8

Der skal som følge af anlægsprojektet udføres arbejde på ledninger, f.eks. flytning af ledninger på offentlige eller private ejendomme. For at sikre at anlægsprojektet i henseende til betaling for ledningsomlægninger stilles, som en vejmyndighed ville være stillet ved et vejprojekt, foreslås der med bestemmelsen en regulering og præcisering af, hvorledes omkostningerne skal afholdes.

Med *stk. 1* foreslås det, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlægsprojektet skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren.

Med *stk. 2* foreslås det, at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis 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.

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 nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

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

også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den nugældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

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

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

Højesteret har endvidere i en dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H – dommen om Flintholm Station) 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.

Med de foreslåede bestemmelser i § 8 skabes der i loven klarhed over, at gæsteprincippet finder anvendelse i forbindelse med ledningsarbejder, som er nødvendiggjort af anlægsprojektet omfattet af denne anlægslov, jf. lovforslagets § 1, uanset om berørte ledningsanlæg ligger i eller over vejarealer, banearaler eller andre offentlige eller private ejendomme, og uanset om det er jernbaneprojektet eller omlægningen af naturgastransmissionssystemet, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder. Med bestemmelserne imødegås endvidere en eventuel tvivl med hensyn til, om et anlægsarbejde i forbindelse med gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt skal betragtes som et "sammensat anlægsprojekt" i den betydning, som Højesteret har tillagt det i dommen om Flintholm Station, jf. ovenfor.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H – dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbe-

stemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning. Det samme vil gøre sig gældende ved fortolkningen og anvendelsen af de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 8.

Til § 9

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.

Med *stk. 1* foreslås det, at anlægsmyndighederne (Vejdirektoratet og Energinet) i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet skal tage hensyn til ledninger omfattet af § 8 og så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Bestemmelsen indebærer også, at anlægsmyndigheden skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne bl.a. ved at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Den foreslåede bestemmelse i § 9, stk. 1, svarer, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelserne i lov om offentlige veje § 79, stk. 1 og 2.

Med *stk. 2* foreslås det, at hvis ikke der kan opnås enighed mellem anlægsmyndigheden og ejere af ledningsanlæg omfattet af den foreslåede § 8, stk. 1, om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet eller lade anlægsarbejdet gennemføres og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med bestemmelsen fastsættes det, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren kan i så fald påbyde ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af an-

lægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 9, stk. 2, til at udstede et påbud til ledningsejeren gælder, uanset om det er jernbaneprojektet eller omlægningen af naturgastransmissionssystemet, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder. Anlægsmyndigheden skal derfor, hvis forholdene gør det nødvendigt, rette henvendelse om udstedelse af et påbud til transportministeren, som afgør, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. Transportministeren har tilsvarende kompetence i andre anlægslove, herunder Cityring-loven og anlægsloven for den faste forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark.

Det forudsættes, at anlægsmyndigheden forinden har søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren.

Med *stk. 3* foreslås det, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de påbudte ledningsarbejder, jf. § 9, stk. 2, udføre for ledningsejeren regning.

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke indenfor en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinke anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således, f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. 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). Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde.

Transportministerens kompetence efter lovforslagets § 9, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er jernbaneprojektet eller omlægningen af naturgastransmissionssystemet, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder. Transportministeren har tilsvarende kompetence i de anlægslove, som er nævnt ovenfor.

Den foreslåede bestemmelse i § 9, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i lov om offentlige veje § 79, stk. 4.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til lovforslagets § 10.

Til § 10

I forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt efter ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, kan ekspropriationskommissionen tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger,

herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at anlægsmyndigheden og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. lovforslagets § 9, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

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

I *stk. 1* foreslås det, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 8, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 9, afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold ekspropriationsprocesloven.

Den foreslåede bestemmelse præciserer således i overensstemmelse med administrativ praksis på området, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 8, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 9, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til anlægsprojektet.

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets § 10 til at behandle tvister omfattet af forslagens §§ 8 og 9 gælder, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af jernbaneprojektet eller af omlægningen af naturgastransmissionssystemet.

Med *stk. 2* foreslås det, at reglerne i vejlovens § 103 finder tilsvarende anvendelse ved erstatningsfastsættelsen. Bestemmelsen medfører, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets § 10, stk. 1, herunder at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Til § 11

Med § 11 foreslås det, at bestemmelserne i §§ 9 og 10 ikke finder anvendelse på arbejder på naturgastransmissionssystemet i forbindelse med omlægningen nævnt i § 1, stk. 3.

Beføjelserne for transportministeren i § 9 er ikke relevante for arbejderne på naturgastransmissionssystemet, idet Energinet ved nærværende lovforslag skal omlægge naturgastransmissionssystemet i henhold til lovforslagets § 1, stk. 3.

Det forudsættes, at Vejdirektoratet og Energinet indgår en samarbejdsaftale vedrørende den praktiske gennemførelse af anlægsprojektet m.v. og i udgangspunktet også indgår aftale om håndteringen af spørgsmålet om fordeling af udgifterne forbundet med omlægningen af naturgastransmissionssystemet. Derfor skal fordelingen af udgifterne til disse arbejder ikke behandles og afgøres ved ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven, jf. § 10, medmindre parterne aftaler denne fremgangsmåde for håndtering af udgiftsfordelingen.

Det bemærkes, at bestemmelsen i § 11 ikke henviser til § 8, idet de almindelige regler om, hvem der skal betale for ledningsarbejder, ikke fraviges for så vidt angår udgifter til arbejder på naturgastransmissionssystemet i forbindelse med omlægningen nævnt i § 1, stk. 3. Der henvises til afsnit 3 i de almindelige bemærkninger.

Til § 12

Det foreslås i *stk. 1*, at transportministeren fører tilsyn med, at anlægsmyndighederne (Vejdirektoratet og Energinet) overholder bestemmelserne i denne lov herunder afgørelser truffet efter § 6, stk. 2 og 3.

Anlægsmyndighederne har ved udførelsen af anlægsprojektet ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Vejdirektoratet og Energinet fører i den forbindelse tilsyn med deres entreprenører. Transportministerens tilsynsopgave efter *stk. 1* omfatter det overordnede tilsyn med, at Vejdirektoratet og Energinet overholder disse forpligtelser som anlægsmyndigheder for henholdsvis jernbaneprojektet nævnt i § 1, stk. 1, og omlægningen af naturgastransmissionssystemet nævnt i § 1, stk. 3.

Transportministeren fører i den forbindelse tilsyn med, at anlægsmyndighederne sikrer, at det samlede anlægsprojekt gennemføres inden for rammerne af de vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, som fremgår af VVM-redegørelsen, jf. lovforslagets § 2.

Særligt om ændringer og udvidelser af anlægsprojektet bemærkes, at det følger af lovforslagets § 3, jf. jernbanelovens § 38 o, at i tilfælde, hvor der skal ske anmeldelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet og eventuelt meddeles tilladelse hertil af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, er det styrelsen, der fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf og med, at vilkår m.v. for at gennemføre ændringen eller udvidelsen, herunder vilkår fastsat i styrelsens afgørelse herom, overholdes.

Transportministerens tilsyn efter det foreslåede stk. 1 vil dernæst omfatte tilsyn med anlægsmyndighedernes overholdelse af forpligtelserne til at varetage naturhensyn ved udførelse af nødvendige afværgeforanstaltninger i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. lovforslagets § 4.

Tilsynet efter stk. 1 omfatter desuden tilsyn med overholdelsen af transportministerens afgørelser, som træffes i medfør af lovforslagets § 6, stk. 2 hvorefter transportministeren kan behandle anlægsmyndighedens klage over kommunalbestyrelsens afgørelser efter lovforslaget § 6, stk. 1, eller efter overtagelse af kommunalbestyrelsens beføjelser i en konkret sag (call-in) i medfør af lovforslagets § 6, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 ændrer ikke i øvrigt ved de almindelige tilsynsregler i lovgivningen. I det omfang regler i plan-, natur- og miljølovgivningen m.v. ikke er udtrykkeligt fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov og dermed fortsat gælder for anlægsprojektet, vil der i medfør af disse regler kunne træffes en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser m.v. over for Vejdirektoratet og Energinet samt deres entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen i forhold til de regler, som ikke er fraveget, og i forhold til konkrete afgørelser truffet af statslige og kommunale myndigheder efter disse regler. Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.7.2, og bemærkningerne til lovforslagets §§ 5 og 6.

Transportministeren har som tilsynsmyndighed efter stk. 1 pligt til at reagere på henvendelser fra borgere og myndigheder, som finder, at loven, transportministerens afgørelser efter loven eller eventuelle vilkår i sådanne afgørelser ikke overholdes. Der vil dog være tilfælde, hvor et ulovligt forhold er af så underordnet betydning, at ministeren ikke har pligt til at reagere. Grænsen for, hvornår et forhold er af underordnet betydning, ligger ikke fast og vil variere afhængigt af, hvilken type af miljømæssige indvirkninger på omgivelserne m.v., der konkret er tale om.

Med *stk. 2* foreslås det, at transportministeren kan bemyndige en institution under ministeriet eller anden myndighed til at udøve tilsynet efter stk. 1.

Til § 13

Med *stk. 1* foreslås det, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter loven skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

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

ges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse.

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

Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens afgørelser i medfør af jernbanelovens kapitel 6 a vedrørende anlægsprojektet vil blive offentliggjort på Trafik-, Bygge og Boligstyrelsens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* indebærer, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet i loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat m.v. erstattes med et passende beløb, og de øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 3, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, hvis omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser m.v., er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien.

Der henvises herudover til afsnit 7.3 i de almindelige bemærkninger.

Til § 14

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2020.