

Lovforslag revideret efter supplerende høring

VD-sag: 19/06542-11, dateret d. 20. sep. 2019

Forslag til Lov om anlæg af Nordhavnstunnel¹

Kapitel 1

Anlæg af Nordhavnstunnel

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at anlægge en tunnel ("Nordhavnstunnel") fra Nordhavnsvej/Strandvænget til Kattegatvejs forlængelse i Nordhavn i København med tilslutning til vejnettet i Nordhavn og forberedt til videreførelse til en ny ringvej ("Østlig Ringvej"). Nordhavnstunnel vil bestå af en ca. 1,4 km lang vej-tunnel med 2 kørespor i hver retning.

Stk. 2. Transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. stk. 1, herunder etablere en midlertidig erstatningshavn i Færgehavn Nord i anlægsperioden.

Stk. 3. Kort over linjeføringen af Nordhavnstunnel med forberedelse af videreførelse af Østlig Ringvej, jf. stk. 1, fremgår af lovens bilag 1.

§ 2. Anlægsprojektet nævnt i § 1 gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i lov om offentlige veje.

Stk. 2. Efter færdiggørelse af anlægsprojektet overdrager transportministeren Nordhavnstunnel til Københavns Kommune som kommunevej.

Kapitel 2

Miljømæssige vurderinger

§ 3. Anlægsprojektet nævnt i § 1 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 4.

§ 4. Ved ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1 anvendes reglerne om ændringer eller udvidelser af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter i kapitel 2 a i lov om offentlige veje og regler udstedt i medfør heraf.

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 planer, 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.

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning

§ 5. Gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 kræver ikke dispensation eller tilladelse til klapning, opgravning og genplacering af havbundsmaterialer i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderiløbet efter §§ 25-28 i lov om beskyttelse af havmiljøet, §§ 20-21 i lov om råstoffer, § 27 i lov om miljøbeskyttelse eller § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S samt regler udstedt i medfør af disse love.

Stk. 2. Reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning og kapitel 8 og 8 a i museumsloven finder ikke anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

§ 6. Kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om udførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1, som træffes efter byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om bygningsfredning samt regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

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

§ 7. Bestemmelserne i §§ 5 og 6 finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, der er tilladt efter kapitel 2 a i lov om offentlige veje og regler udstedt i medfør heraf, jf. denne lovs § 4.

Kapitel 4

Ledningsarbejder

§ 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 transportministeren 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 transportministeren 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 transportministeren og ledningsejeren.

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed mellem transportministeren 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 og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

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

§ 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 tilsvarende anvendelse.

Kapitel 5

Nye arealer

§ 11. Nye byzonearealer, som opstår i tilknytning til Udviklingselskabet By & Havn I/S' eksisterende arealer i forbindelse med anlægsprojektet nævnt i § 1, tilfalder Udviklingselskabet By & Havn I/S.

Kapitel 6

Kompetencer og finansiering

§ 12. Transportministeren er vejmyndighed under gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Stk. 2. Efter overdragelsen af Nordhavnstunnel til Københavns Kommune, jf. § 2, er kommunalbestyrelsen vejmyndighed.

§ 13. Københavns Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægsprojektet nævnt i § 1, dog afholder Københavns Kommune ikke udgifterne til forberedelsen af videreførelsen til Østlig Ringvej og udgifterne til at tunnelstrækningen fra Færgehavsvej til Kattegatvej.

Stk. 2. Betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet, overdragelse af Nordhavns-tunnel og øvrige økonomiske forhold mellem transportministeren, Udviklingselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune i forbindelse med anlægsprojektet reguleres nærmere i en samarbejdsaftale, som skal indgås, inden anlægsarbejdet kan udbydes.

Kapitel 7

Domstolsprøvelse

§ 14. Søgsmål til prøvelse af afgørelser og beslutninger efter denne lov skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen eller beslutningen 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

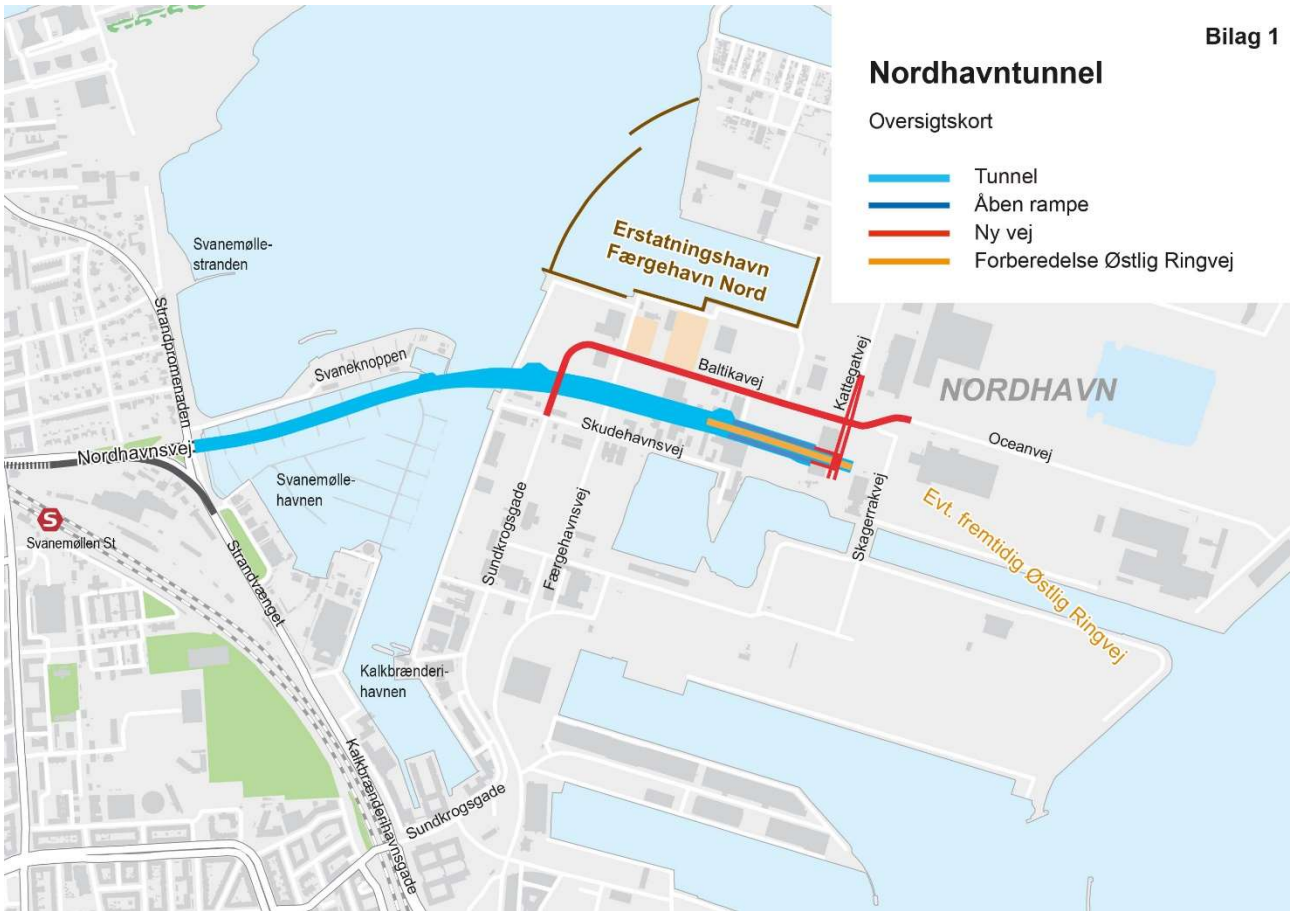
Ikrafttræden

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

Nordhavntunnel

Oversigtskort

-  Tunnel
-  Åben rampe
-  Ny vej
-  Forberedelse Østlig Ringvej



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
3. Lovforslagets hovedpunkter
 - 3.1 Anlægsprojektet
 - 3.1.1 Indledning
 - 3.1.2 Beskrivelse af anlægsprojektet
 - 3.1.2.1 Linjeføring, tværprofil, tilslutning, installationer og udstyr m.v. samt lokale veje
 - 3.1.2.2 Anlægsmetode med åben indsejling
 - 3.1.2.3 Erstatningshavn
 - 3.2 Ekspropriation m.v.
 - 3.3 Miljømæssige vurderinger
 - 3.3.1 Gældende ret
 - 3.3.2 Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslaget
 - 3.4 Forholdet til anden lovgivning
 - 3.4.1 Gældende ret
 - 3.4.2 Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslaget
 - 3.5 Ledninger
 - 3.6 Nye arealer
 4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
 - 4.1 Anlægsøkonomi
 - 4.2 Økonomiske konsekvenser for det offentlige
 - 4.3 Implementeringskonsekvenser for det offentlige
 5. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
 6. Administrative konsekvenser for borgerne
 7. Miljømæssige konsekvenser
 - 7.1 Trafikale forhold
 - 7.2 Arealindgreb
 - 7.2.1 Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.2.2 Påvirkning fra anlægsarbejdet
 - 7.3 Landskab, byrum og kulturhistorie
 - 7.3.1 Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.3.2 Påvirkning fra anlægsarbejdet
 - 7.4 Arkæologi
 - 7.5 Rekreative interesser for brugere af Nordhavnen
 - 7.5.1 Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.5.2 Påvirkning fra anlægsarbejdet
 - 7.6 Havbund og hydrografi
 - 7.6.1 Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.6.2 Påvirkning fra anlægsarbejdet
 - 7.7 Plante- og dyreliv i havet
 - 7.7.1 Påvirkning fra vejttunnel

- 7.7.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet
- 7.8 Plante- og dyreliv på land
 - 7.8.1. Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.8.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet
- 7.9 Grundvand og grundvandssænkning
 - 7.9.1. Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.9.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet
- 7.10 Badning
 - 7.10.1. Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.10.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet
- 7.11 Støj og støv
 - 7.11.1. Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.11.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet
- 7.12 Vibrationer
 - 7.12.1. Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.12.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet
- 7.13 Luft og klima
 - 7.13.1. Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.13.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet
- 7.14 Forurenede jord
 - 7.14.1. Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.14.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet
- 7.15 Affald og ressourcer
 - 7.15.1. Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.15.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet
- 7.16 Mennesker, sundhed og samfund
 - 7.16.1. Påvirkning fra vejttunnel
 - 7.16.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet
- 7.17 Omlægning af spildevandsledning
- 7.18 Lynetteholmen
- 8. Forholdet til EU-retten
 - 8.1 VVM-direktivet
 - 8.2 Habitat- og fuglebeskyttelsesdirektiverne
 - 8.3 Århuskonventionen
 - 8.4 Udbudsregler
 - 8.5 Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet
- 9. Hørte myndigheder og organisationer
- 10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget bemyndiger transportministeren til at anlægge en tunnel ("Nordhavnstunnel") fra Nordhavnsvej/Strandvænget til Kattégatvejs forlængelse i Nordhavn i København med tilslutning til vejnettet i Nordhavn og forberedt til videreførelse af en ny ringvej ("Østlig Ringvej") samt til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af dette anlægsprojekt, herunder etablere en midlertidig erstatningshavn i Færgehavn Nord i anlægsperioden. Nordhavnstunnel anlægges som en ca. 1,4 km lang vejttunnel med 2 kørespor i hver retning. Den midlertidige erstatningshavn i Færgehavn Nord skal anlægges, fordi en del af Svanemøllehavnen ikke vil

kunne benyttes, mens anlægsarbejdet står på. Anlægsarbejdet vil blive planlagt således, at havneindsejlingen – af hensyn til havnens brugere og efter ønske fra Københavns Kommune – er åbent mest muligt i anlægsperioden. Der vil af hensyn til såvel anlægsarbejdet som sikkerheden for havnens brugere blive behov for en længerevarende lukning samt kortere periodevise lukninger af havneindsejlingen.

Lovforslaget indebærer, at transportministeren – og i praksis Vejdirektoratet – kan anlægge Nordhavnstunnel og, når anlægget er færdigt, overdrage dette til Københavns Kommune som kommunevej. Anlægsprojektet gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i vejloven, uanset at Nordhavnstunnel senere skal være en kommunevej. Transportministeren vil dermed være vejmyndighed i anlægsfasen, indtil anlægsarbejdet er afsluttet, og Nordhavnstunnel overdrages til Københavns Kommune som kommunevej.

Til brug for anlæggelsen af Nordhavnstunnel indeholder lovforslaget en række bestemmelser, som regulerer anlægsprojektet i forhold til miljø og planlægning, ledningsarbejder m.v. Lovforslaget udgør på nogle punkter en fravigelse af regler i plan-, natur- og miljølovgivningen, herunder afskæring af klageadgange, hvilket hænger sammen med, at anlægsprojektet med dette lovforslag vedtages i enkeltheder af Folketinget. Anlægsloven skal således udgøre det fornødne retsgrundlag for, at anlægsmyndigheden kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning er ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljømæssige hensyn, der ligger bag de pågældende bestemmelser i den almindelige lovgivning, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af anlægsmyndigheden i anlægsprojektet efter reglerne i lovforslaget.

2. Lovforslagets baggrund

Nordhavn gennemgår til stadighed en stor udvikling. Det forventes, at der i fremtiden vil komme op mod 40.000 nye beboere og ligeså mange arbejdspladser i Nordhavn. Det medfører et stigende behov for veje og anden infrastruktur til de op mod 65.000 bilister, som dagligt vil skulle til og fra Nordhavn, når området er fuldt udbygget. På nuværende tidspunkt er Sundkrogsgade den eneste adgangsvej til Ydre Nordhavn. En Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten vil forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik fra containerhavnen og krydstogtsterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnel og Nordhavnsvej. Den daværende regering og Københavns Kommune har i principaftale af 27. juni 2014 bl.a. besluttet at anlægge en Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten. Københavns Kommune har som en del af principaftalen anlagt et tilkøblingsanlæg til Nordhavnsvejprojektet. Derved er Nordhavnsvejprojektet forberedt til videreførelse under Svanemøllehavnen til Nordhavn.

Det følger desuden af principaftalen, at Vejdirektoratet skal varetage rollen som bygherre (anlægsmyndighed) for Nordhavnstunnel på grundlag af en anlægslov, og at Nordhavnstunnel, som en fortsættelse af Nordhavnsvejen, bliver en kommunevej.

Folketinget vedtog den 5. februar 2015 lov nr. 156 om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S ("projekteringsloven" for Nordhavnstunnel). Projekteringsloven gav bl.a. transportministeren hjemmel til at udarbejde en VVM-undersøgelse for Nordhavnstunnel.

VVM-undersøgelsen er udført af Vejdirektoratet (efter bemyndigelse fra ministeren) i samarbejde med Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. VVM-undersøgelsen udgøres

af dokumentet ”Nordhavnstunnel, Sammenfattende rapport, VVM-redegørelse, Rapport 557-2016”, som er et ikke-teknisk resumé af undersøgelsen og dens konklusioner samt 17 baggrundsrapporter, der beskriver og dokumenterer undersøgelsen. Efterfølgende, i forbindelse med ikrafttrædelsen af den nye miljøvurderingslov i 2017, blev betegnelsen ”VVM-redegørelse” i lovgivningen ændret til ”miljøkonsekvensrapport”. I dette lovforslag anvendes den i nævnte materiale benyttede betegnelse (VVM-redegørelse), og dette som en samlet betegnelse for Rapport 557-2016 med tilhørende baggrundsrapporter.

VVM-redegørelsen med tilhørende miljøvurdering har været i offentlig høring i perioden fra 7. juni 2016 til 29. august 2016. I perioden fra 19. juli til 29. august 2016 var rapporterne tilgængelige fysisk såvel som elektronisk. Der er også afholdt et borgermøde med ca. 200 deltagere. Vejdirektoratet modtog 145 høringssvar, som er refereret i dokumentet ”Hvidbog – Bemærkninger og indsigelser til VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnel, Rapport 574-2016”.

VVM-undersøgelsen belyste forskellige placeringer og udformninger af en vej tunnel fra Strandvænget til Nordhavn. Mulighederne for fremtidssikring af projektet for en fortsættelse til Refshaleøen som del af en Østlig Ringvej er også undersøgt. Der er undersøgt fire forskellige udformninger af Nordhavnstunnel. Forslagene er i VVM-redegørelsen benævnt vej tunnelforslag A, B, C og D.

Vej tunnelforslag A og B er en ca. 1,4 km lang vej tunnel, der anlægges som fortsættelse af Nordhavnsvej til Kattegatvej. Forslag C og D er en ca. 1 km lang vej tunnel i forlængelse af Nordhavnsvej til øst for Færgehavsvej. Forslag A og C er forberedt til en Østlig Ringvej.

Som en konsekvens af, at en kommende Nordhavnstunnel kommer til at forløbe på tværs af Svane møllehavnen og af Kalkbrænderiløbet, er der desuden belyst alternative placeringer af en midlertidig erstatningshavn til lystbåde m.m. Undersøgelsen har tillige omfattet belysning af forskellige muligheder for at etablere en direkte cykelstiforbindelse på tværs af Kalkbrænderiløbet fra Svane knoppen og til Nordhavn i forbindelse med etablering af en Nordhavnstunnel. Cykelstiforbindelsen er ikke omfattet af lovforslaget.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 23. august 2018 besluttet, at Nordhavnstunnel skal etableres som en kort tunnelloøsning til øst for Færgehavsvej. Det er videre besluttet, at anlægsfasen for Nordhavnstunnel skal opdeles i etaper, så adgangen til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen bliver opretholdt i anlægsperioden, og det kun er nødvendigt at flytte ca. 600 sejl både. Til de ca. 600 sejl både er det blevet besluttet, at der skal etableres en midlertidig erstatningshavn i Færgehavn Nord. Derved kan nuværende forhold for Svanemøllestranden og vinterbadere på Svane knoppen opretholdes i anlægsperioden. Borgerrepræsentationen besluttede også, at en cykelstiforbindelse på tværs af Kalkbrænderiløbet ikke skal etableres. Københavns Kommunes Borgerrepræsentation har den 9. maj 2019 i forbindelse med den offentlige høring af lovforslaget besluttet, at Nordhavnstunnel skal etableres som en lang tunnelloøsning til Kattegatvejs forlængelse.

Transportministeren har på den baggrund udarbejdet nærværende lovforslag og heri desuden foreslået, at Nordhavnstunnel forberedes til videreførelse af en ny Østlig Ringvej, hvorved anlægsprojektet omfattet af lovforslaget svarer til løsning A i VVM-redegørelsen.

Det er med lovforslaget forudsat, at Københavns Kommune i forhold til staten afholder alle udgifter forbundet med anlægsprojektets gennemførelse, hvorefter projektet endeligt finansieres af Udviklings selskabet By & Havn I/S. Det gælder dog ikke udgifterne til forberedelsen af videreførelsen

til Østlig Ringvej og udgifterne til tunnelstrækningen fra øst fra Færgehavsvej til Kattegatvejs forlængelse, som forudsættes finansieret af selskabet Lynetteholmen, jf. ”Principaftale om anlæg af Lynetteholmen” af 5. oktober 2018.

Det forudsættes, at transportministeren (Vejdirektoratet efter bemyndigelse), Udviklingselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune indgår en aftale, som bl.a. skal omfatte, at selskabet og kommunen vederlagsfrit stiller nødvendige arealer midlertidigt eller permanent til rådighed for anlægsprojektets gennemførelse. Der henvises til afsnit 3.2, 4 og 5.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1 Anlægsprojektet

3.1.1 Indledning

Lovforslaget omfatter en vej-tunnel - Nordhavnstunnel - på ca. 1,4 km fra Nordhavnsvej ved Strandvænget til Nordhavn med tilslutning til Kattegatvejs forlængelse. Anlægget forberedes til at kunne videreføres til en ny Østlig Ringvej.

For at sikre at indsejlingen til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen holdes åbent i størstedelen af anlægsperioden, anlægges Nordhavnstunnel i etaper. Der skal, uanset den etapeopdelte anlægsmetode, findes midlertidige erstatningspladser for ca. 600 sejlbåde, og lovforslaget giver derfor mulighed for, at der kan etableres og indrettes en midlertidig erstatningshavn i Færgehavn Nord.

Nordhavnstunnel får status af kommunevej, og lovforslaget indebærer således, at transportministeren kan anlægge Nordhavnstunnel for Københavns Kommune og, når anlægget er færdigt, overdrage dette til Københavns Kommune som kommunevej. Det er hensigten, at transportministeren bemyndiger Vejdirektoratet til at forestå anlægsprojektet som anlægsmyndighed.

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

Efter færdiggørelse af anlægsprojektet overdrager transportministeren Nordhavnstunnel til Københavns Kommune som en kommunevej, hvorefter kommunen er vejmyndighed. Overdragelsen af Nordhavnstunnel som kommunevej forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12, idet Nordhavnstunnels status som kommunevej er bestemt i dette lovforslag.

3.1.2 Beskrivelse af anlægsprojektet

3.1.2.1 Linjeføring, tværprofil, tilslutning, installationer og udstyr m.v. samt lokale veje

Lovforslaget omfatter den tunnelløsning, som i VVM-redegørelsen kaldes løsning A. Det er en vej-tunnel, som er en forlængelse af Nordhavnsvej ved Strandvænget og til Kattegatvejs forlængelse. Vejtunnelen skal forløbe umiddelbart syd for Svaneknoppen og drejer ind på Nordhavnen mellem Baltikavej og Skudehavnsvej. Tunnellen forberedes samtidig til videreførelse til Østlig Ringvej.

Forslaget til linjeføring for Nordhavnstunnel fremgår af lovforslagets bilag 1. Det fremgår af VVM-redegørelsen, at der i beregningsåret 2025 forventes at være ca. 8.200 biler, der vil benytte tunnelen.

Nordhavnstunnel har samme overordnede udformning som tunnelen på Nordhavnsvej. Nordhavnstunnel vil bestå af to enkeltrettede tunnelrør med hver 2 kørespor og kantbane med en samlet bredde på 9 meter. Der etableres ikke nødspor. Frihøjden sættes til minimum 4,63 meter. Hertil forventes et ca. 1 meter tillæg til installationer og skiltning under loftet.

Tunnelen anlægges med en dimensionerings hastighed på 80 km/t. Da tunnelen ikke ønskes udført i en større dybde end nødvendigt, er det besluttet, at koten for længdeprofilets krydsning af Kalkbrænderiløbet fastsættes ud fra en kommende vanddybde på minimum 3,5 meter. Tunnelen anlægges i henhold til EU's tunneldirektiv (2004/57/EF) for tunnellængder på 1000-3000 meter suppleret med tiltag, der først gælder for tunnellængder >3000 meter. Ved valg af dimensionsgivende vandstand skal der tages hensyn til fremtidige klimaeffekter i form af stigning i middelvandstanden og forøgelsen af højvandstanden. Nordhavnstunnel er sikret op til en vandstand i kote minimum 3,05 meter svarende til den sikringskote for oversvømmelse, som er anvendt for Nordhavnsvej. Nordhavnsvej og Nordhavnstunnel bygges sammen ved Strandvænget og vil efterfølgende fremstå som en samlet tunnel.

For at sikre at de tekniske anlæg i vej-tunnelen kan styres og overvåges i sammenhæng, skal anlæggene i Nordhavnstunnel integreres med anlæggene i Nordhavnsvej. Installation og udstyr er baseret på principperne for Nordhavnsvej således, at der opstår en synergi i udformningen af vej-tunnelens installationer samt den tilhørende drift og vedligehold. I særlige tilfælde kan det blive aktuelt, at Nordhavnstunnel lukkes i det ene eller begge tunnelrør i kortere tid f.eks. i forbindelse med ulykker, drift og vedligehold m.v. Der etableres derfor et automatisk bomsystem, som lukker tilkørselsramperne i ulykkestilfælde m.m.

Der etableres et smalt tilslutningsanlæg ved Kattegatvejs forlængelse udformet som et halvt rudernanlæg med selvstændige vestvendte ramper, der føres op til overfladen på hver sin side af vej-tunnelen. Når tunnelen forlænges i Østlig Ringvej, vil der kunne etableres østvendte ramper her. Vest for tilslutningsanlægget bygges en tunnelportal med en dagslysskærm. Det er kun tunnelramperne, der kommer op til overfladen, mens selve tunnelen fortsætter under jorden til lige efter tilslutningsanlægget, hvor den ender blindt (forberedelse til Østlig Ringvej). Denne fremgangsmåde gør, at tunnelen kan videreføres som Østlig Ringvej til Refshaleøen, uden at vej-tunnelen skal lukkes i en længere periode.

Ved Kattegatvejs forlængelse vil et signalreguleret tilslutningsanlæg sørge for, at tunnelen og det eksisterende vejnet kobles sammen. Hvis det besluttes at etablere en Østlig Ringvej, kan det halve rudernanlæg udvides til et helt rudernanlæg med østvendte ramper.

Placeringen af tilslutningsanlægget ved Kattegatvejs forlængelse sikrer en central adgang til de kommende byudviklingsområder på Nordhavn og giver god adgang til den fremtidige containerhavn.

Under anlægsarbejderne vil samtlige vej- og stiforbindelser på tværs af linjeføringen for den kommende vej-tunnel blive midlertidigt afbrudt. For at sikre afvikling af trafikken vil der i anlægsfasen blive etableret en forbindelse på tværs af byggepladsarealerne således, at der er adgang til Ydre

Nordhavn også i anlægsperioden. Når tunnelen er færdig, vil der blive etableret en vejforbindelse i et nyt forløb mellem Baltikavej og Sundkrogsgade.

3.1.2.2 Anlægsmetode med åben indsejling

Nordhavnstunnel anlægges i etaper som en ”in situ-støbt” tunnel i en midlertidig byggegrube. Metoden forudsætter, at der i anlægsfasen etableres midlertidige lukninger af søområdet inden for anlægsområdet (indsejlingen til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen).

I VVM-redegørelsen er det beskrevet, at i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderiløbet kan byggegruben til in situ-støbning etableres med to forskellige metoder. Med den ene metode sker der en midlertidig opfyldning i havnen, så der opstår en dæmning i det område, hvor tunnelen skal bygges. Med den anden metode etableres en byggegrube bestående af en spunsvæg rammet fra flåde. Når den in situ-støbte tunnel etableres i havnen, kan det lade sig gøre at holde havneindsejlingen åben det meste af anlægsperioden, så lystsejlere og roere kan passere gennem Kalkbrænderiløbet for at komme til og fra Kalkbrænderihavnen og den del af Svanemøllehavnen, der opretholdes.

Om de midlertidige lukninger af søområdet inden for anlægsområdet fremgår bl.a. af de forudgående undersøgelser, at sejlere og roere kan blive påvirket af anlægsarbejdet i forbindelse med flytning af sejlrenden og klappning i Kalkbrænderiløbet. Havneindsejlingen lukkes i op til 5 måneder, når sejlrenden flyttes. Dette arbejde vil blive udført i vinterperioden uden for den primære sejsæson.

Som en del af anlægsarbejdet forventes der at blive udført klappning af havbundssediment i Kalkbrænderiløbet. Herudover vil eventuelt overskydende og klappningsegnet sediment blive sejlet til godkendte klappladser. Når der skal klappes i Kalkbrænderiløbet, gøres der foranstaltninger, så sejlere og roere kan komme ind og ud af havnen, mens der arbejdes. Arbejdet vil fortrinsvis foregå i vinterperioden eller sommerperioden på hverdage inden kl. 15, hvor sejlaktiviteterne er begrænset.

Af hensyn til sikkerheden vil indsejlingen hen over året i øvrigt også kunne blive lukket i korte perioder af få dage eller ugers varighed.

Åben havneindsejling vil også indebære, at en stor del af jordarbejdet forventes at skulle ske med adgang fra Strandvænget, og at der skal etableres en stor byggeplads i den vestlige del af havnen.

Hvis det i forbindelse med detailprojekteringen vurderes, at der skal anvendes f.eks. anden anlægsmetode end den, som er beskrevet i loven, er lovforslaget ikke til hinder for, at en anden anlægsmetode med afledte miljømæssige konsekvenser anvendes, men de påtænkte ændringer skal i så fald vurderes i overensstemmelse med lovforslagets § 4.

3.1.2.3 Erstatningshavn

Som et led i VVM-undersøgelsen har fire forskellige placeringer af en kommende erstatningshavn været undersøgt. Uanset valg af anlægsmetode vil havnebassinet umiddelbart syd for Svaneknoppen blive inddraget i hele anlægsperioden. Selvom der er valgt en etapeopdelt anlægsmetode, skal der stadig findes midlertidige erstatningspladser til ca. 600 sejlbåde svarende til det antal, som p.t. ligger i havnebassinet nærmest Svaneknoppen.

Københavns Kommunes Borgerrepræsentation besluttede den 23. august 2018, at erstatningshavnen skal etableres i Færgehavn Nord (se lovens bilag 1), og at adgangen til Svanemøllehavnen og

Kalkbrænderihavnen bliver opretholdt i anlægsperioden. Derfor bliver det kun nødvendigt at flytte ca. 600 sejlbåde. Lovforslaget giver derfor mulighed for, at der kan etableres og indrettes en midlertidig erstatningshavn i Færgehavn Nord.

Erstatningshavnen skal fungere, mens anlægsarbejdet gennemføres. De beskyttende værker kan udføres som en cofferdam-mole bestående af to indbyrdes afstivede spunsvægge med sandfyld i mellem. Bådebroerne forventes for de flestes vedkommende at være flydebroer, som flyttes fra den eksisterende havn. Der forventes etableret enkelte faste træbroer for at sikre nem adgang til flydebroerne. Der etableres kajudstyr, kraner m.m. ved den eksisterende kajkant. Den eksisterende kaj gennembyrdes for etablering af et slæbested med broer. Sejlklubbernes faciliteter vil blive liggende ved Svanemøllehavnen. Derudover vil der blive opført nye klubhuse ved Færgehavn Nord. For kajkroerne vil etapeopdelingen betyde, at områderne med kajakaktiviteter kan fortsætte, hvor de er. Roklubberne Skjold, Gefion, Danske Studenters Roklub (DSR) og KVIK kan bevare deres faciliteter på den nuværende lokalitet. Når erstatningshavnen Færgehavn Nord etableres, kan de nuværende parkeringspladser bibeholdes. Der etableres også parkeringspladser ved Færgehavn Nord. For så vidt angår vinteropbevaring af både på land, kan de nuværende pladser bibeholdes, fordi indsejlingen til den eksisterende havn holdes åben. Sejlerne har dermed mulighed for at sejle ind til beddingen i bunden af havnen og tage båden op der. Der vil ligeledes være mulighed for vinteropbevaring af sejlbåde på den nye parkeringsplads ved Færgehavn Nord. Havnekontoret bibeholdes. Derimod skal der etableres midlertidige pavilloner og containere som supplement til de bygninger, hvor søspejderne og sejlklubberne p.t. har omklædning, tekøkken, master og andet grej.

Anlægsloven er ikke til hinder for, at den midlertidige havn gøres permanent, hvis Københavns Kommune senere træffer beslutning herom efter gældende regler om etablering af permanente havne.

3.2 Ekspropriation m.v.

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

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

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

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på etablering af anlægsprojektet - et formål, der har offentlig karakter og dermed ligger inden for almenvellet.

Med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet skal der midlertidigt og permanent erhverves arealer og rettigheder inden for anlægsområdet.

På Nordhavn vil Nordhavnstunnels linjeføring ligge i området mellem Baltikavej og Skudehavnsvej, og størstedelen af området mellem de to veje bliver berørt af tunnelanlægget og skal afgive arealer enten midlertidigt eller permanent. Der er behov for et midlertidigt arbejdsareal, som er minimum 20 meter bredt på hver side af byggegruben, og der skal også inddrages midlertidige arbejdsarealer til anlægsmaskiner, mandskabsfaciliteter samt til oplagring af materialer og jord. Bl.a. er der en større arbejdsplads ved Strandvænget og på Nordhavn ved Skagerraksvej/Oceanvej. Herudover skal der opretholdes vejadgang til området nord for Nordhavnstunnel i anlægsperioden, og dette medfører også et arealbehov til midlertidige omlægnings af vejnettet. I forbindelse med anlæg af den midlertidige erstatningshavn i Færgehavn Nord skal der også bruges midlertidige arealer. Endelig skal der også inddrages areal i havnen til anlægsarbejdet, herunder et areal omkring den fremtidige tunnel og et areal i Kalkbrænderiløbet ud for Sundkrogsgade til klappning af overskudsjord, samt reserveres areal til en fremtidig Østlig Ringvej på Nordhavn.

Det forventede midlertidige og permanente arealbehov i forhold til løsning A fremgår af VVM-redegørelsen (Nordhavnstunnel, Sammenfattende rapport, VVM-redegørelse, Rapport 557-2016, side 70 og 93).

I forbindelse med anlæg af vejtunnelen gennem Nordhavn vil det være nødvendigt at nedrive et antal bygninger og bryde kajkanter og befæstede arealer op. Det forventes, at ca. 20.000 etagemeter bygninger skal nedrives. Der henvises også til afsnit 7.2.

Det forudsættes, at transportministeren (Vejdirektoratet efter bemyndigelse), Udviklingselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune indgår en aftale om, at selskabet og kommunen vederlagsfrit stiller nødvendige arealer midlertidigt eller permanent til rådighed for anlægsprojektets gennemførelse. Der skal i aftalen tages stilling til ejerskabet af de arealer, der stilles til rådighed for anlægsprojektet permanent, idet det dog forudsættes, at arealer der permanent skal anvendes til vej/tunnel udskilles som offentlig vej og overdrages vederlagsfrit til Københavns Kommune som vejmyndighed. I forhold til de arealer, som stilles midlertidigt til rådighed for anlægsprojektets gennemførelse, udøver transportministeren en ejers råden over arealerne, indtil disse tilbageleveres til selskabet eller kommunen.

I aftalen mellem transportministeren, Udviklingselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune forudsættes det endvidere at indgå, at der er reserveret et areal til det forventede tracé for den kommende Østlig Ringvej, og at der ikke må bebygges yderligere på Nordhavn i dette tracé - i princippet svarende til retsstillingen ved pålæg af byggelinjer efter vejloven.

De midlertidige og permanente arealerhvervelser, som herudover er nødvendige for anlægsprojektet, kan foretages i henhold til vejlovens regler om ekspropriation til statslige vejanlæg. Ekspropriation kan således ske i medfør af vejlovens § 96 og til de formål, som er nævnt i vejlovens § 97.

Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. vejlovens § 95, stk. 1. Ved erstatningsfastsættelsen finder vejlovens § 103 anvendelse.

Der kan i øvrigt pålægges byggelinjer, udføres forundersøgelser, ske fremrykket ekspropriation m.v. i overensstemmelse med reglerne i vejlovens §§ 40-45.

3.3 Miljømæssige vurderinger

3.3.1 Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014, er implementeret i bl.a. vejlovens kapitel 2 a og regler udstedt i medfør heraf, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter.

Vejlovens kapitel 2 a blev indført ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje og regler udstedt i medfør heraf, jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter), som i § 7, stk. 2, bl.a. fastsætter, at reglerne i vejlovens kapitel 2 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. Bestemmelserne i § 7, stk. 3, gennemfører, for så vidt angår statslige vejprojekter, overgangsreglerne i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 (ændring af VVM-direktivet).

Det betyder for statslige vejanlæg, som skal vedtages ved anlægslov, at de hidtil gældende regler finder anvendelse, hvis bygherren (anlægsmyndigheden) har igangsat en scoping proces (idéfasehøring) inden 16. maj 2017. For anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag, blev idéfasehøringen indledt den 15. april 2015, hvorfor projektet i udgangspunktet er omfattet af de hidtil gældende regler.

Efter disse regler er statslige vejprojekter som udgangspunkt omfattet af de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, som indtil den 16. maj 2017 især var VVM-reglerne i planloven 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-bekendtgørelse, § 1, stk. 7.

Ved lov nr. 658 af 8. juni 2016 om ændring af lov om offentlige veje og regler udstedt i medfør heraf, jernbaneloven og forskellige andre love (Implementering af VVM-direktivet for statslige vej- og jernbaneprojekter samt havneprojekter) blev desuden § 1 a i lov om havne (havneloven) ændret. I medfør af havnelovens § 1 a er der på baggrund af lovændringen udstedt bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter, for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne. Bekendtgørelsen indeholder bl.a. regler om vurdering af virkninger på miljøet i forbindelse med tilladelse til uddybning og opfyldning samt etablering af faste anlæg m.v. indenfor København Havns søområde, jf. § 24, stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S. Af bekendtgørelsens § 35, stk. 3, nr. 2, følger, at de hidtil gældende regler finder anvendelse for projekter, som er omfattet af bekendtgørelsen, og hvor bygherren har anmodet den kompetente VVM-myndighed om en udtalelse om afgrænsning af miljøkonsekvensrapportens indhold før den 16. maj 2017. For anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag, blev idéfasehøringen indledt den 15. april 2015, jf. ovenfor, hvorfor projektet i udgangspunktet er omfattet af de hidtil gældende regler.

De hidtil gældende regler er, for så vidt angår vurdering af virkning på miljøet (VVM), bekendtgørelse nr. 579 af 29. maj 2013 om miljømæssig vurdering af visse anlæg og foranstaltninger på søteritoriet. Denne bekendtgørelse finder således i disse tilfælde fortsat anvendelse bl.a., når der i medfør af § 24, stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S gives tilladelse til uddybning og opfyldning samt etablering af faste anlæg m.v. indenfor København Havns søområde, jf. bekendtgørelsens § 1, stk. 1, nr. 9. Det følger imidlertid af undtagelsen i bekendtgørelsens § 1, stk. 2, at bekendtgørelsen ikke finder anvendelse på anlæg og foranstaltninger, der vedtages i enkeltheder ved særlig lov (anlægslov).

Undtagelsen i de hidtil gældende regler for projekter, der vedtages i enkeltheder ved lov, er i overensstemmelse med artikel 1, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet. Der henvises til afsnit 8 om forholdet til EU-retten.

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 vejanlæg, som er tilladt ved anlægslov, er eventuelle ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen, omfattet af den administrative procedure i vejlovens kapitel 2 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 2 a trådte i kraft, jf. ovenfor, eller ændringen eller udvidelsen i sig selv er tilladt ved anlægslov, jf. vejlovens § 17 a, stk. 3. I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2, er udgangspunktet således, at bl.a. udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg 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 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 styrelsen tager stilling til, om ændringen eller udvidelsen kan tillades.

For så vidt angår uddybning og opfyldning samt etablering af faste anlæg m.v. indenfor København Havns søområde, som kræver tilladelse efter § 24, stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, indeholder ovennævnte bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 i princippet tilsvarende regler om ændringer eller udvidelser af projekter, som allerede er godkendt, er udført eller er ved at blive udført, når de kan have væsentlige skadelige indvirkninger på miljøet. Også efter disse regler er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen VVM-myndighed i forhold til vurdering og administrativ godkendelse af ændringer eller udvidelser.

3.3.2 Transport- og Boligministeriets overvejelser og lovforslaget

Med Folketingets vedtagelse af anlægsprojektet i enkeltheder bemyndiges transportministeren samtidigt til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med lovforslagets § 1, jf. lovens bilag 1, projektbeskrivelsen i dette lovforslag og i VVM-redegørelsen. Anlægsprojektet er miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med artikel 1, stk. 4, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af

visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, jf. afsnit 3.3.1, samt EU-Domstolens praksis vedrørende anvendelsen af artikel 1, stk. 4. Der henvises til afsnit 8 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- og miljølovgivning m.v., som indeholder umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etablering af varige fysiske anlæg, eller stiller krav om forudgående tilladelse eller godkendelse m.v., 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 § 3. Det påhviler således Vejdirektoratet som anlægsmyndighed at sikre, at anlægsprojektets indvirkninger på miljøet holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger i de nævnte miljømæssige undersøgelser af projektet.

Anlæggelse af Nordhavnstunnel 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 m.v. af det vedtagne projekt. Det kan i anlægsfasen blive nødvendigt at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet som følge af f.eks. tilstødte tekniske komplikationer, ny viden eller andre forhold, som ikke er forudset ved projekteringen af anlægget, 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.

I udgangspunktet vil et anlægsprojekt, der både dækker havnens sømråde og landområder i samme havn, skulle vurderes efter de forskellige love, der implementerer VVM-direktivet. Det betyder bl.a., at ændringer eller udvidelser af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter vil skulle vurderes i henhold til VVM-reglerne i vejlovens kapitel 2 a. Ændringer eller udvidelser af havneprojekter inden for København Havns sømråde vil skulle vurderes i henhold til VVM-reglerne i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter, for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne. Der henvises til afsnit 3.3.1.

Det er ikke hensigtsmæssigt, at ændringer m.v. af et samlet anlægsprojekt omfattes af to forskellige regelsæt, uanset at reglerne i det væsentlige har samme indhold. Den foreslåede bestemmelse i § 4 skal sikre, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen alene skal vurderes i henhold til ét regelsæt om VVM.

Lovforslagets § 4 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 vejanlæg og dertil knyttede projekter i vejlovens kapitel 2 a. Baggrunden for, at ændringer eller udvidelser skal behandles efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og regler udstedt i medfør heraf, er, at anlægsprojektet gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i vejloven, jf. forslaget til § 2, stk. 1. Forslaget skal endvidere ses i

sammenhæng med forslaget til § 5, hvorefter anlægsprojektet er undtaget fra tilladelseskrav i bl.a. § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S.

Trafik-, Bolig og Byggestyrelsen vil være VVM-myndighed for eventuelle ændringer og udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen. Bestemmelsen i § 4 betyder således, at ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, skal anmeldes af Vejdirektoratet 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.

Der henvises i øvrigt til forslagets §§ 3 og 4 og bemærkningerne hertil.

3.4 Forholdet til anden lovgivning

3.4.1 Gældende ret

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 tilladelse eller dispensation, ny eller ændret planlægning m.v., hvis der skal gennemføres fysiske indgreb på land eller i havet, som er nødvendige for at realisere et anlægsprojekt som det omhandlede.

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

Lov om beskyttelse af havmiljøet indeholder i §§ 25-28 bl.a. regler om forbud mod dumping af stoffer og materialer, bortset fra dumping af optaget havbundsmateriale. Miljø- og fødevareministeren kan efter reglerne i loven meddele tilladelse til dumping af havbundsmateriale.

Råstofloven indeholder i §§ 20-21 regler om forudgående tilladelse fra miljø- og fødevareministeren til bl.a. nyttiggørelse af råstoffer. Kravet om tilladelse gælder bl.a. ved udgravning i forbindelse med Nordhavnstunnel.

Miljøbeskyttelseslovens § 27 indebærer, at stoffer, der kan forurene vandet, ikke uden tilladelse må tilføres vandløb, søer eller havet, ligesom sådanne stoffer ikke må oplægges således, at der er fare for, at vandet forurenes. Kommunalbestyrelsen og miljø- og fødevareministeren kan efter reglerne i loven meddele tilladelse, jf. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 2 og 3.

Det fremgår af § 24, stk. 3 og stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, at udvidelse af Københavns Havn samt uddybning samt etablering af faste anlæg m.v. indenfor havnens område kræver tilladelse fra transportministeren.

Som følge af planlovgivningen 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. Det følger bl.a. af disse bestemmelser, at væsentlige ændringer i det bestående miljø forudsætter lokalplanlægning, jf. planlovens § 13.

Med 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. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af kultur- og naturarven i forbindelse med den fysiske planlægning og forberedelse af jordarbejder m.v., samt om bevaring af fortidsminder og sten- og jorddiger. Det følger af museumsloven, at anlægsmyndigheden, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skal standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter skulle anmeldes til kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen). Kompetencen til at vurdere bevaringsværdige hensyn varetages efter museumsloven af kulturministeren (ved Slots- og Kulturstyrelsen).

Lov 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 (se nærmere i kap 8.5 om forholdet til EU-retten). Det følger af bekendtgørelse om indsatsprogrammer for vandområdedistrikter, § 8, at myndighederne ikke må træffe afgørelser, hvis afgørelsen kan medføre forringelse af målsatte overfladevandområder eller grundvandsforekomster. Lov om havstrategi implementerer væsentlige dele af EU's havstrategidirektiv, som har til formål at sikre et godt havmiljø i medlemsstaternes havområder ved at opnå god miljøtilstand senest i 2020. Midler til at nå dette mål er udarbejdelse og vedtagelse af strategier for havområderne. Havstrategier indeholder basisanalyser, beskrivelse af hvad god miljøtilstand indebærer og fastsættelse af miljømål, overvågnings- og indsatsprogrammer, jf. havstrategilovens § 5. Havstrategien er udarbejdet som led i implementeringen af EU's havstrategidirektiv for at opretholde eller opnå god miljøtilstand i de danske havområder. Havstrategiens miljømål og indsatsprogrammer er bindende for myndigheder og skal således overholdes, jf. havstrategilovens § 18.

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

3.4.2 Transport- og Boligministeriets overvejelser

Anlægsprojektet omfattet af dette lovforslag vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at anlægsmyndigheden kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre anlægsprojektet. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 indebærer således, at Vejdirektoratet som anlægsmyndighed kan gennemføre de fysiske indgreb, 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 bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven, kan normalt efter de almindelige regler i plan- og miljølovgivningen m.v. kræve en forudgående tilladelse eller dispensation eller indeholde bestemmelser, som ville hindre gennemførelsen af anlægsprojektet. Der henvises herom til afsnit 3.4.1. Hensigten er imidlertid – i overensstemmelse med, hvad der normalt er praksis ved anlægslove – at indgrebene skal kunne foretages uden forudgående tilladelse 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 lov om beskyttelse af havmiljøet, råstofloven, miljøbeskyttelsesloven, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S og regler udstedt i medfør af disse love, samt regler i planloven og museumsloven, fraviges med anlægsloven.

Konsekvensen af fravigelsen af anden lovgivning er ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljømæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser, ikke varetages i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af transportministeren – og i praksis af Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – efter reglerne i anlægsloven. Anlægsprojektet skal gennemføres efter anlægslovens bestemmelser og i overensstemmelse med bemærkningerne i dette lovforslag samt inden for rammerne af vurderingerne af projektets indvirkning på miljøet. Påvirkningen af miljøet som følge af de fysiske arbejder og indgreb, som anlægsloven indebærer, er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af anlægsprojektet, som er samlet i VVM-redegørelsen. Der henvises også til afsnit 7.

Anlægsprojektet berører ikke udpegede Natura 2000-områder, og der er ikke i VVM-undersøgelsen konstateret påvirkning af Natura 2000-områder. Der er heller ikke i forbindelse med VVM-undersøgelsen konstateret nogen påvirkning af bilag IV-arter.

På baggrund af de gennemførte miljømæssige vurderinger er det derfor 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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

Vejdirektoratet har som anlægsmyndighed ved udførelsen af anlægsprojektet ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med anlægsloven og de rammer for anlægsprojektet, der fremgår af vurderingen af de miljømæssige konsekvenser. Transportministeren fører tilsyn hermed.

Den øvrige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. gælder fortsat for anlægsprojektet i det omfang, disse regler 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 samt dennes 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 fremdrift.

Efter lovgivningen vil de pågældende afgørelser desuden 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 kommunalbestyrelsen eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om bygningsfredning samt regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

I de tilfælde hvor klageadgangen er afskåret, vil enhver med retlig interesse have mulighed for at rejse en sag ved domstolene.

Bestemmelserne i § 6, stk. 1, 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 anlægget.

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

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

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

3.5 Ledninger

I tracéet for Nordhavnstunnel ligger forskellige typer forsyningsledninger såsom trykledninger, spildevandsledninger, regnvandsledninger, forskellige typer elkabler, telekabler, fjernvarmeledninger m.v. Gennemførelsen af anlægsprojektet gør det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder i forhold til disse ledninger, og der skal således bl.a. flyttes eller omlægges ledninger.

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

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

Der henvises til lovforslagets §§ 8-10 og bemærkningerne hertil.

3.6 Nye arealer

Det forventes, at der i begrænset omfang vil kunne opstå tilvækstarealer i forbindelse med anlæg af Nordhavnstunnel.

Lovforslaget omfatter i § 11 en bestemmelse om, at nye byzonearealer, som opstår i tilknytning til Udviklingselskabet By & Havn I/S' eksisterende arealer i forbindelse med anlægsprojektet, tilfalder Udviklingselskabet By & Havn I/S.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

4.1 Anlægsøkonomi

Nordhavnstunnel anlægges af transportministeren for Københavns Kommune, der i forhold til staten afholder samtlige udgifter til gennemførelse af anlægsprojektet. Projektet finansieres endeligt af Udviklingselskabet By & Havn I/S. Dog forudsættes udgifterne til forberedelsen af videreførelsen til Østlig Ringvej finansieret af selskabet Lynetteholmen, idet forberedelsen netop vedrører ringvejen, jf. "Principaftale om anlæg af Lynetteholmen" af 5. oktober 2018. Hvis Lynetteholmen som selskab nedlægges, må projektet tilpasses eller alternativ finansiering anvises. I den forbindelse bemærkes det, at udgifter til Nordhavnstunnelens forberedelse til Østlig Ringvej – herunder projekteringen – først sker fra 2021. Endvidere forudsættes det, at selskabet Lynetteholmen finansierer udgiften til tunnelstrækningen fra øst for Færgehavsvej til Kattegatvejs forlængelse. Hvis selskabet Lynetteholmen, mod forventning, ikke realiseres, må projektet tilpasses og alternativ finansiering anvises. Københavns Kommune har finansieringsansvaret for den lange tunnelloøsning som følge af, at Nordhavnstunnelen er en kommunevej, jf. Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen fra 2014 og dertilhørende lov. Københavns Kommune har ikke finansieringsansvar og budgetrisiko ved forberedelsen til Østlig Ringvej.

Københavns Kommune indhenter finansieringen hos de forskellige bidragsydere, således at den samlede afregning sker mellem transportministeren (Vejdirektoratet) og Københavns Kommune.

Anlægsprojektet, jf. lovens § 1, er jf. "Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen" og "Principaftale om Lynetteholmen" ikke er omfattet af det kommunale anlægsloft i overensstemmelse med normal praksis på området.

Det forudsættes, at transportministeren (Vejdirektoratet efter bemyndigelse), Udviklingselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune indgår en aftale om, at selskabet og kommunen vederlagsfrit stiller nødvendige arealer midlertidigt eller permanent til rådighed for anlægsprojektets gennemførelse. Der skal i aftalen tages stilling til ejerskabet af de arealer, der permanent stilles til rådighed for anlægsprojektet. Betingelserne for bl.a. afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet, overdragelse af Nordhavnstunnel og øvrige økonomiske forhold i forbindelse med anlægsprojektet forudsættes også reguleret i aftalen.

Anlægsoverslaget for anlæg af Nordhavnstunnel og etablering af midlertidig erstatningshavn 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. Der er for landanlæggene benyttet enhedspriser fra lignende gennemførte anlægsarbejder i området, mens der for tunnelarbejdet er benyttet Nordhavnsvej som primær reference.

Anlæg af Nordhavnstunnel og etablering af erstatningshavn er et stort og kompliceret projekt, hvortil der knytter sig en række usikkerheder i det foreliggende anlægsoverslag. Overslaget er behæftet med usikkerhed, da udgifter til bl.a. ekspropriationer, jordarbejder, ledningsarbejder, arkæologi m.v. 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 (skibsvrag, bopladser m.m.).

I henhold til principperne i ny anlægsbudgettering (Akt 16 af 24. oktober 2006 og Hovednotat for Ny Anlægsbudgettering december 2017) har et eksternt rådgivningsteam for Københavns Kommune gennemført en ekstern kvalitetssikring af Vejdirektoratets fase 2 undersøgelse (VVM-redegørelse m.v.) for anlægsprojektet, for så vidt angår tunnelløsning A (med anlægsmetoden cut-and-cover) med Færgehavn Nord som erstatningshavn. Vurderingen har omfattet trafikale beregninger, tekniske løsninger, miljøvurderinger, økonomiske overslag, risikostyring og projektorganisation.

Den overordnede konklusion af kvalitetssikringen er, at der ingen vægtige grunde er til, at der ikke kan træffes beslutning om at gå videre med projektet på baggrund af det af Vejdirektoratet fremlagte beslutningsgrundlag.

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. 3.442 mio. kr. (2019-prisniveau, vejindeks 109,97).

Vejdirektoratet disponerer over ankerbudgettet, mens den centrale reserve disponeres af Københavns Kommune. Finansieringen af den centrale reserve skal først stilles til rådighed for Københavns Kommune af finansieringsparterne, når frigivelse af den centrale reserve er godkendt. Proces for frigivelse af central reserve aftales nærmere mellem parterne.

I Vejdirektoratet optræder udgifter og indtægter på finanslovens § 28.21.20.12. Anlæg af hovedvej m.v. ejet af tredjepart, hvor Vejdirektoratet forestår anlægsprojektet som bygherre (anlægsmyndighed) på vegne af Københavns Kommune.

Basisoverslag	Ankerbudget (basisoverslag + 10 %)	Samlet Anlægsbudget (basisoverslag + 30 %)
Nordhavnstunnel inkl. etapeopdelt anlægsløsning og midlertidig erstatningshavn (samlet)		
2.648	2.912	3.442
Nordhavnstunnel inkl. etapeopdelt anlægsløsning (alene)		
2.534	2.786	3.293

Midlertidig erstatningshavn (alene)		
114	126	149

Tabel 1: Basisoverslag, ankerbudget og samlet anlægsbudget for samlet anlæg af Nordhavnstunnel (etapeopdelt anlægsmetode) og midlertidig erstatningshavn i mio. kr. (2019-prisniveau, vejindeks 109,97).

Anlæg af Nordhavnstunnel inkl. relaterede aktiviteter forventes at kunne gennemføres efter følgende relative tidsplan i forhold til projektets igangsætning:

År 1-3 efter igangsætning: forventet detailprojektering og udbud.

År 2-3 efter igangsætning: forventet besigtigelse og ekspropriation.

År 3 efter igangsætning: forventet igangsætning af anlægsarbejder.

År 7-8 efter igangsætning: forventet åbningstidspunkt for tunnelforbindelse.

År 9 efter igangsætning: forventet reetablering og forventet fjernelse af erstatningshavnen.

I tidsplanen forudsættes etablering af erstatningshavn gennemført inden igangsætning af tunnelarbejder, ligesom der for tunnelarbejder forudsættes etapeopdeling med henblik på opretholdelse af indsejling til Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen.

Nordhavnstunnel forventes at åbne for trafik senest ved udgangen af 2027, dog er anlægget afhængigt af politisk igangsætning.

	Basisoverslag mio. kr.	Ankerbudget (basisoverslag +10 pct.) mio. kr.	Samlet anlægsbudget (basisoverslag +30 pct.) mio. kr.
2020#	39	42	50
2021	135	148	175
2022	173	190	225
2023	365	402	475
2024	461	508	600
2025	481	529	625
2026	481	529	625
2027	385	423	500
2028	96	106	125
2029	32	35	42
I alt	2.648	2.912	3.442

Tabel 2: Forventet årsfordelt samlet anlægsbudget i alt (2019-prisniveau, vejindeks 109,97).

Der bruges ikke udgifter vedr. forberedelsen af Nordhavnstunnelen til Østlig Ringvej før 2021 (angivet i ovenstående skema med #).

4.2 Økonomiske konsekvenser for det offentlige

Arbejdet forestås af transportministeren, i praksis af Vejdirektoratet, og har således økonomiske og administrative konsekvenser for staten i forbindelse med anlægsfasen. Københavns Kommune skal betale alle statens udgifter forbundet med anlægsprojektet. Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal i forhold til Københavns Kommune finansiere projektet endeligt, dog har Københavns Kommune afsat midler for ca. 750 mio. kr. til projektet. Selskabet Lynetteholmen skal stå for finansieringen af forberedelsen til Østlig Ringvej og af tunnelstrækningen fra øst for Færgehavsvej til Kattegatvej.

Københavns Kommune har det endelige ansvar for finansieringen af projektets (ekskl. forberedelsen af tilslutning til Østlig Ringvej) totaludgift uagtet mindre- eller merforbrug. Det forudsættes, at Københavns Kommune i samarbejdsaftalen med transportministeren (Vejdirektoratet efter bemyndigelse), jf. lovforslagets § 13, forpligter sig til at betale løbende i takt med afholdelse af projektudgifterne (ekskl. forberedelsen af Østlig Ringvej), som projektet er beskrevet i anlægsloven. Forberedelsen af videreførelsen til Østlig Ringvej og forlængelsen af tunnelen finansieres ikke af Københavns Kommune eller Udviklingsselskabet By & Havn I/S, men af selskabet Lynetteholmen.

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

Da anlægget af Nordhavnstunnel er af kompleks karakter, påtænkes det at udbyde projektet med fleksible udbudsformer med henblik på få skabt klarhed over, i hvilken udstrækning markedet – de udførende entreprenører – kan tilbyde tekniske, juridiske og finansielle løsninger, der kan føre til besparelser eller forbedringer i forhold til miljøet, omgivelserne, byggeprocessen eller til det færdige projekt, så 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 forslagets § 4.

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

Københavns Kommune, Region Hovedstaden og statslige styrelser vil i relation til anlægsprojektet skulle behandle ansøgninger og anmeldelser fra Vejdirektoratet med henblik på at vurdere, om der kan gives tilladelser, godkendelser og dispensationer til projektet efter regler, som ikke er fraveget med anlægsloven.

Anlægsprojektets gennemførelse berører en række forsyningsledninger og nødvendiggør, at der skal foretages en række ledningsarbejder, herunder flytninger og omlægninger. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling. Der henvises til lovforslagets §§ 8-10 og bemærkningerne hertil vedrørende udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af anlægsprojekts gennemførelse.

Drift og vedligehold af Nordhavnstunnel overgår til Københavns Kommune ved transportministerens overdragelse af anlægget til kommunen på baggrund af entreprenørens aflevering.

4.3 Implementeringskonsekvenser for det offentlige

Lovforslaget har ingen implementeringskonsekvenser for det offentlige.

5. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Nordhavnstunnel finansieres af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, der samtidig får mulighed for at videreudvikle og sælge byggegrunde på Nordhavnen. Københavns Kommune har afsat midler på ca. 750 mio. kr. til projektet.

Lynetteholmen som selskab afsætter midler til tunnelstrækningen fra øst for Færgehavsvej til Kattegatvej, og til at tunnelen kan forberedes for en videreførelse til Østlig Ringvej ud til den fremtidige Lynetteholm.

For så vidt angår de strukturelle virkninger for erhvervslivet, kan nævnes, at en forbedret fremkommelighed normalt forventes at give positive effekter for erhvervslivet. Nordhavnstunnel vil give en meget lettere adgang til motorvejsnettet for bl.a. containertrafik fra den nye containerterminal i den nordlige del af Nordhavnen.

Da vanddybden i Kalkbrænderiløbet reduceres til 3,5 meter, vil besejling til Svanemølleværket fremadrettet skulle ske med mindre skibe, end det er muligt i dag.

Hele anlægsområdet, hvori Nordhavnstunnelen skal etableres inkl. arbejdsarealer, ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune. Det forudsættes, at transportministeren (Vejdirektoratet efter bemyndigelse), Udviklingsselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune indgår en aftale om, at selskabet og kommunen vederlagsfrit stiller nødvendige arealer midlertidigt eller permanent til rådighed for anlægsprojektets gennemførelse. Der skal i aftalen tages stilling til ejerskabet af de arealer, der stilles til rådighed for anlægsprojektet permanent.

I korridoren for Nordhavnstunnel på Nordhavnen er der en række erhvervslejemål, der skal bringes til ophør som følge af anlægsprojektets gennemførelse, og det vil om nødvendigt ske ved ekspropriation. Der henvises til afsnit 3.2.

Erhvervshavnen Færgehavn Nord nedlægges for at skabe plads til den midlertidige erstatningshavn for lystbåde.

Der skal i anlægsperioden gennemføres en række ledningsarbejder nødvendiggjort af anlægsprojektets gennemførelse, som kan have økonomiske konsekvenser for ledningsejerne.

Principperne for agil erhvervsrettet regulering er ikke relevante.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Anlæg af Nordhavnstunnel vil ikke medføre administrative konsekvenser for borgerne. I det videre forløb vil borgere i området, bl.a. via en projekthjemmeside, løbende kunne holde sig informeret om arbejds karakter og tidsplan, ligesom der løbende vil blive orienteret via møder, medier m.v.

Der afskæres med lovforslagets § 6 klageadgange for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser om anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om bygningsfredning samt regler udstedt i medfør af disse love.

7. Miljømæssige konsekvenser

I VVM-redegørelsen er der redegjort for de forventede miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet. Konsekvenserne af den valgte løsning A (lang tunnel til Kattegatvej og med erstatningshavn i Færgehavn Nord) for Nordhavnstunnel er sammenfattet i dette afsnit.

7.1 Trafikale forhold

Anlægsarbejderne vil medføre en betydelig lastbiltrafik til og fra området, fordi byggematerialer skal fragtes dertil, mens overskudsjord og affald skal køres væk. Det fremgår af VVM-materialet, at der i anlægsperioden gennemsnitligt forventes at køre ca. 60 lastbiler til og fra området hver dag. På de travleste dage kan der være op til 250 lastbiler i hver retning. Trafikken forventes overvejende at køre ad Motorring 3, Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej. Da de to førstnævnte i forvejen er stærkt trafikerede og præget af kødannelse i myldretiderne, er der tale om en middel påvirkning. På Helsingørmotorvejen (Lyngbyvej) forventes andelen af tung trafik øget med 10-15 pct. på gennemsnitsdage og med op til 50 pct. på de travleste dage. Det vil blive prioriteret, at transport af materialer og affald sker uden for myldretiderne, og at havbundsmaterialer til og fra byggegruben i havnen foregår via søvej på pram.

I VVM-redegørelsen er det beregnet, at trafikken i hovedstadsområdet vil stige med ca. 12 pct. fra 2014 til 2025. Omkring 8.200 køretøjer pr. hverdagsdøgn vil benytte Nordhavnstunnelen til Kattegatvej i beregningsåret 2025. Det vil medføre en aflastning af Sundkrogsgade. Modsat vil trafikken på Nordhavnsvej og Helsingørmotorvejen forøges som et resultat af Nordhavnstunnel. I den situation, hvor Nordhavn er fuldt udbygget (kaldet 2025+ alternativet), og hvor alt andet svarer til 2025, vil trafikken til og fra Nordhavn stige betragteligt til ca. 35.500 køretøjer pr. hverdagsdøgn. Den trafikale påvirkning vurderes at være positiv. Det skyldes, at etablering af Nordhavnstunnel vil mindske den trafikale påvirkning, som udbygningen af Nordhavn vil skabe. Samtidig vil vejkryds, som i dag er tæt på at nå deres maksimale kapacitet, fremover kunne afvikle trafikken. Trafikken på store dele af Østerbro vil være uændret eller falde som følge af Nordhavnstunnel.

Brugere af den midlertidige erstatningshavn forventes at transportere sig i bil, på cykel, til fods og via offentlige transportmidler. Det betyder en midlertidig øgning af trafikken til og fra erstatningshavnen og en tilsvarende aflastning af trafikken til og fra Svanemøllehavnen. Trafikken forventes primært at være uden for myldretiderne og i sommermånederne og vil derfor næppe give trafikale gener.

7.2 Arealindgreb

7.2.1. Påvirkning fra vej-tunnel

Den permanente arealinddragelse til tunnelramper og nye veje vurderes at være lille i forhold til Nordhavns samlede areal. Det skyldes, at den største del af den færdige vej-tunnel vil være overdækket. Oven på vej-tunnelen vil der kunne foregå andre aktiviteter og f.eks. etableres grønne arealer og bebygges i et vist omfang.

Der vil være behov for at nedrive et antal bygninger. Påvirkningen fra arealinddragelsen i anlægsfasen vurderes at være lille set i forhold til Nordhavns samlede areal. Det skyldes, at arealinddragelsen er midlertidig og omfatter midlertidige lejemaal i et område, hvor der endnu ikke er store

arealmæssige interesser. Nogle af lejemålene er dog indrettet med forskelligt udstyr, som det kan være omkostningstungt at flytte eller retablere et nyt sted.

7.2.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

Mens Nordhavnstunnel anlægges, er der behov for et midlertidigt arbejdsareal, som forventes at være minimum 20 meter bredt på hver side af byggegruben. Derudover vil der være behov for arealer til anlægsmaskiner, mandskabsfaciliteter, midlertidige vejoplægninger og til oplagring af materialer og jord. Da tunnelen etableres etapevis skal der etableres en arbejdsplads ved Strandvænget med adgang fra krydset ved roklubberne og en arbejdsplads nord for Baltikavej og vest for Sundkrogsgade.

Den midlertidige arealinddragelse til erstatningshavnen Færgehavn Nord vil primært ske i områder, hvor der i forvejen er havneaktiviteter, eller hvor der ikke er de store arealinteresser.

7.3 Landskab, byrum og kulturhistorie

7.3.1. Påvirkning fra vej-tunnel

Byrum og omgivelser på Nordhavn, hvor vej-tunnelen slutter, vil være ændret. Tunnelens linjeføring vil opleves som et element i et nyt bylandskab. Påvirkningen vurderes overordnet som lille, da der ikke er væsentlige interesser eller bevaringsværdier knyttet til byrummet.

Når Nordhavnstunnel er etableret, vil Svanemøllehavnen være reableret med tilsvarende bådpladser og faciliteter som før anlægsarbejdet. Kalkbrænderiløbet kan anvendes som ind- og udsejling på samme måde som i dag, omend vanddybden vil være reduceret til 3,5 meter.

7.3.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

Udpegningen af Nordhavn som kulturmiljø vurderes ikke at blive påvirket af anlægsarbejdet. Det skyldes, at der er tale om et område i stor udvikling, og at de bevaringsværdige elementer særligt findes i Århusgadekvarteret. Heller ikke Svanemølleværket som element vurderes at blive påvirket af anlægsarbejdet for Nordhavnstunnel.

Anlægsarbejdet med indhegninger, støj m.v. vil medføre en ændring i havnemiljøet, og der må forventes øget trafik omkring havnene.

I Svanemøllehavnen, hvor anlægsarbejdet foregår, vurderes den visuelle påvirkning at være væsentlig. I Kalkbrænderihavnen er den visuelle påvirkning lille, da der ikke er direkte visuel forbindelse mellem havnene. Anlægsarbejdet vil også kunne ses fra kysten langs Svanemøllebugten. Det vurderes ikke at være markant fra denne afstand. Heller ikke på Nordhavn vurderes den visuelle påvirkning ved at anlægge tunnelen at være væsentlig. Her vil der være behov for et nedrive et antal bygninger.

En erstatningshavn ved Færgehavn Nord vil udfylde et havnebassin på Nordhavns vestside. Langs havnebassinet forløber Færgehavns Brygge, og i nærområdet findes der blandt andet erhvervsejendomme og store arealer med opbevaring af containere. Her ligger også det tidligere saltlager Kulturkajen Docken, som anvendes til forskellige arrangementer og events. Der er ikke væsentlige interesser i forhold til byrum og landskab tilknyttet Nordhavn, som generelt er under stor udvikling. Det åbne vand i havnebassinet ved indhakked vil blive erstattet af erstatningshavnens elementer og aktiviteter, men det vil hverken være synligt eller blive oplevet som en væsentlig ændring i det aktive og diverse område. Påvirkningen vurderes derfor at være lille.

7.4 Arkæologi

Påvirkning fra anlægsarbejdet

Vikingskibsmuseet og Københavns Museum har vurderet, at der er sandsynlighed for at finde fortidsminder i området, hvor en vej tunnel og midlertidige erstatningshavne planlægges. Der er kendskab til enkelte konkrete fund i området. Når det endelige vej tunnelprojekt og anlægsmetoden kendes, vil museerne blive kontaktet med henblik på at vurdere, om der skal gennemføres arkæologiske forundersøgelser. Vikingskibsmuseet har oplyst, at der er mulighed for – i stedet for arkæologiske forundersøgelser – at afsøge området for mulige fortidsfund i forbindelse med bl.a. geotekniske undersøgelser samt ved yderligere arkivstudier hos Københavns Havn. Københavns Museum har anbefalet, at der i projektområdet udføres en række boringer for at afklare placering, dybde, karakter og bevaringsgrad af organiske aflejringer over den tidligere havbund.

7.5 Rekreative interesser for brugere af Nordhavnen

7.5.1. Påvirkning fra vej tunnel

Efter Nordhavnstunnel er anlagt, vil der kun være få påvirkninger af de rekreative interesser, såsom f.eks. sejlads, kajak, roning og badning samt den offentlige adgang og øvrige brug af kystlandskabet som følge af projektet i driftsfasen. Projektet vil ikke ændre adgangsforhold, og det er således udelukkende på land ved tunnelmundingerne på Nordhavn, at der vil være ændringer. Efter etableringen vil vej tunnelen ikke påvirke de rekreative interesser i form af sejlads, kajak og roning, badning, offentlig adgang og øvrig brug af kystlandskabet.

7.5.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

Da anlægsarbejdet udføres i etaper, kan Kalkbrænderiløbet holdes åbent i det meste af anlægsfasen. Ved en åben havneindsejling vil der være behov for at flytte omtrent halvdelen af bådpladserne fra Svanemøllehavnen i hele anlægsperioden, mens de øvrige kan blive i henholdsvis Svanemøllehavnen og Kalkbrænderihavnen. I vinterperioden vil der være lukninger af flere måneders varighed, og der kan også i sommerperioden forekomme lukning på flere dage eller uger. Sejlerne vil blive informeret om de tidspunkter, hvor ind- og udsejlingen lukkes. Sejlere, der opholder sig på bådene, mens de ligger i havnen, kan opleve støv- og støjgener fra anlægsarbejdet. Det kan gøre det mindre attraktivt for gæstesejlere at lægge til i Svanemøllehavnen. Generne vil naturligt aftage med afstanden fra arbejdsområdet. I forhold til klubliv m.v. vil det være af stor betydning, at forbindelsen mellem bådpladser og klubhuse opretholdes. Påvirkningen på de sejlere, som bliver i Svanemøllehavnen, vurderes generelt at være middel, mens den vurderes at være lille i Kalkbrænderihavnen. Det er dog en ulempe for sejlerne, at der er usikkerhed om behovet for og varigheden af midlertidige lukninger. Det kan blive en væsentlig påvirkning, hvis der er mange eller langvarige lukninger i højsæsonen. Omtrent halvdelen af bådene i Svanemøllehavnen kan imidlertid ikke blive i havnen og skal derfor flyttes.

For roklubberne i Svanemøllehavnen vil der kun være få konsekvenser som følge af projektet, da anlægsarbejdet udføres med åben havneindsejling. Der vil gennem det meste af anlægsperioden være adgang til farvandet uden for Svanemøllehavnen. I vinterperioden vil der dog være lukninger af flere måneders varighed, og der kan også i sommerperioden forekomme lukning på flere dage eller uger. Roerne vil blive informeret om de tidspunkter, hvor ind- og udsejlingen lukkes. For de mange aktive roere i kajaker og både i Svanemøllehavnen vil det fortsat være muligt at gennemføre træning, ture og andre aktiviteter med udgangspunkt i klubhusene og de tilknyttede faciliteter. Ikke desto mindre vil anlægsarbejdet ændre på oplevelsen i området og ved klubhusene, hvor der vil

være synlige aktiviteter med entreprenørmateriel og mulige gener fra støv og støj. Samlet vurderes påvirkningen for kajak og roning at være lille. Som for sejlerne er det dog en ulempe, at der er usikkerhed om behovet for og varigheden af midlertidige lukninger. Det kan blive en væsentlig påvirkning, hvis der er mange eller langvarige lukninger, og roerne ofte må indstille ture, træning m.v.

Erstatningshavnen ved Færgehavn Nord vil betyde, at afstanden fra den nuværende havn vil være ca. 3 eller 4 km. Brugere får derfor længere til havnen. Der etableres midlertidige bygninger og faciliteter til sejlerne i erstatningshavnene. Påvirkningen for sejlerne vurderes at være middel.

7.6 Havbund og hydrografi

7.6.1. Påvirkning fra vej tunnel

Når Nordhavnstunnel er etableret, vil havbunden og hydrografien (det vil sige vandets temperatur, saltindhold og strømning) retablere sig selv, og derfor vil der ingen påvirkninger være.

7.6.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

Der er i forbindelse med VVM-undersøgelsen udført en sedimentundersøgelse i Svanemøllehavnen, sejlrenden og Kalkbrænderiløbet, idet sediment og upåvirket havbund kan indeholde miljøfarlige stoffer. Sedimentundersøgelser og foreløbige resultater har bl.a. vist, at Kalkbrænderiløbet forekommer som et oplagt sted, hvor der også vil være lempede vilkår, fordi det er en havn og ikke i nærheden af Natura 2000-område. Det vil ikke være nødvendigt at rense op i Kalkbrænderiløbet, inden det opgravede sediment placeres her. Af VVM-redegørelsen med tilhørende miljøvurdering fremgår bl.a. også, at sedimentet i Svanemøllehavnen er forurenet i en sådan grad, at det som udgangspunkt ikke kan klappes. Det fremgår også af undersøgelserne, at den underliggende intakte havbund er at betragte som uforurenet og klappingsegnet. Mængderne af klappingsegnet sediment undersøges yderligere i forbindelse med detailprojekteringen.

Ved undersøgelsen er sediment og upåvirket havbund ved analyser inddelt i tre forureningsklasser: klasse A rent sediment der kan klappes, klasse B sediment der som udgangspunkt kan klappes, men kræver en vurdering, og klasse C sediment der som udgangspunkt skal deponeres på land. Miljøprøverne vil blive udtaget på ny, hvis forældelsesfristen på 5 år overskrides.

Lovforslaget tillader klappning, da det er en forudsætning for anlægsprojektet, men kun indenfor projektområdet, således som det fremgår af VVM-materialet. Opgravningen af sediment og upåvirket havbund i klasse A og B kan klappes i Kalkbrænderiløbet. Det kan klappes i området ved Kalkbrænderiløbet, der har en nuværende vanddybde på ca. 6,5 meter. I forbindelse med klappning hæves havbundskoten med klappningsegnete materialer op til en vanddybde på 3,5 meter, hvorefter vanddybden i klappområdet er den samme som tunnelen inkl. beskyttelseslag. Opgravning af sediment i klasse C skal deponeres på land efter Københavns Kommunes anvisning.

Der vil endvidere være mulighed for at placere en mindre mængde opgravet jord umiddelbart nord for tunnelen for at beskytte tunnelen mod skibsstød.

De analyserede prøver af sedimentet på den udpegede klappplads i Kalkbrænderiløbet er klasse B. Dermed vil klappning efterlade en renere havbund. Klappningen af sediment kan foregå således, at først klappes sediment af klasse B, så dette ligger oven på det eksisterende sediment (også klasse B) i Kalkbrænderiløbet. Herefter klappes sediment af klasse A materialer.

Ved opgravning af sediment, uanset valg af anlægsmetode, vil der være krav om spildprocent og anvendelse af en lukket grab (miljøgrab) for at minimere en eventuel sedimentspredning. Desuden bør gravearbejdet gennemføres på årstider, hvor sårbarheden for suspenderet stof er lav. Endvidere vil skibsstødsikring nord for tunnelen fungere som tærskel i havneindsejlingen, der forhindrer større skibe i at komme ind og resuspendere det klappede materiale. Størstedelen af anlægsmetoderne benytter sig af tør udgravning og undgår derved et sedimentspild og tilhørende effekter på vandmiljøet. Ved en cut-and-cover løsning fjernes det øverst sedimentlag ved hjælp af våd udgravning, mens underliggende lag udgraves tørt.

Der anvendes siltgardiner, hvor det er muligt, og der er risiko for sedimentspredning.

Uanset hvilken anlægsmetode der benyttes for en ”in situ-støbt” tunnel, vil etablering af en dæmning og klappning af havbund påvirke dyr og planter, som lever på havbunden, hvor materialet bliver lagt. Også dyr og planter i området tæt ved klappningen kan blive delvist dækket af materiale. Den øverste havbund kan have et indhold af miljøfarlige stoffer med en effekt på dyr og planter. Påvirkningen vurderes at være lille, fordi havbunden, hvor materialet lægges, ikke er et væsentligt levested for dyr og planter.

Efter anlæg af tunnelen skal eventuelt opfyldte sand- og grusdæmninger fjernes igen. Dette materiale vil blive genanvendt i andre projekter, hvor det er muligt, eller klappet på en klappplads i Øresund eller i Køge Bugt.

Placeringen af erstatningshavnen i Færgehavn Nord vil betyde, at havbunden vil blive ændret, hvor havnen placeres. Dette skyldes ændrede vandstrømme og tilstedeværelsen af ankre og fortøjningsbøjer på havbunden, samt at dyre- og plantesamfund ændres på grund af skygge fra både og havneanlæg.

7.7 Plante- og dyreliv i havet

7.7.1. Påvirkning fra vejttunnel

Når Nordhavnstunnel er etableret, vil der ikke være nogen påvirkning af de nærmeste marine Natura 2000-områder ved Saltholm og Vestamager.

Den færdige Nordhavnstunnel er også vurderet i forhold til plante- og dyreliv, der ikke er Natura 2000-områder. Efter at tunnelen er anlagt, vil dyr og planter vende tilbage i større eller mindre omfang. Miljøpåvirkningen fra inddragelse af havbunden vurderes at være lille. Når Nordhavnstunnel er etableret, vil der ikke være nogen påvirkning af plante- og dyreliv i havet fra erstatningshavnen i Færgehavn Nord. Den havbund, som tunnelen er placeret under, eller som har været inddraget til erstatningshavn, vil retablere sig selv efter en årrække.

7.7.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

Natura 2000-områder er beskyttede naturområder, som er udpeget på baggrund af en række dyrearter, plantearter og naturtyper. De nærmeste marine Natura 2000-områder ligger ved Saltholm og Vestamager, og miljøpåvirkninger i form af sedimentspredning og undervandsstøj fra anlægsarbejdet vurderes ikke at kunne skade disse områder. Det skyldes, at de ligger så langt fra projektområdet, at det vurderes som usandsynligt, at påvirkningerne vil kunne nå dem.

Anlægsprojektet er også vurderet i forhold til plante- og dyreliv, der ikke er Natura 2000-områder. Når tunnelen anlægges, bliver noget af havbunden inddraget, og de få bunddyr og ålegræs, der er i

området, vil forsvinde. Under anlægsarbejdet kan havbundsmateriale, sand og grus spildes og spredes med havstrømme. Det kan gøre vandet uklart og skygge for planter i vandet og helt eller delvist dække havbunden til gene for bunddyr og fisk. Påvirkningen af plante- og dyrelivet vurderes at være lille. I forbindelse med anlæg af tunnelen kan der udsendes støj under vandoverfladen, hvilket kan påvirke fisk, sæler og marsvin. Støjniveauerne under vand vurderes at være lave, og det fåtal af sæler og marsvin, der måtte være i området, vil ikke blive påvirket. Udledning af oppumpet grundvand og kortvarig udledning af urensset spildevand i forbindelse med omlægningen af Gentofte Spildevand A/S' spildevandsledning, jf. afsnit 7.17, kan lokalt forringe vandkvaliteten, idet vandet kan indeholde ophvirvlet havbundsmateriale, miljøfarlige stoffer og næringsstoffer. Denne udledning vil finde sted længere ude i Øresund, hvor opblandingen er så stor, at påvirkningen på havmiljøet vil være lille.

I Færgehavn Nord er der intet ålegræs og kun få fisk og bunddyr. Placering af erstatningshavnen i Færgehavn Nord forventes ikke at have nogen påvirkning for havets dyr og planter.

7.8 Plante- og dyreliv på land

7.8.1. Påvirkning fra vejttunnel

Den permanente inddragelse af grønne områder som følge af vejttunnelen og Færgehavnsvej vurderes at være lille grundet det begrænsede omfang af permanent inddragede arealer.

Trafikken i driftsfasen vurderes heller ikke at udgøre en større barriere end den eksisterende, da der allerede forekommer tung trafik på området. Der vurderes ikke at være stor spredning af dyr mellem de enkelte grønne områder. Forekomsten af grønbroget tudse virker til at være koncentreret ved Nordhavnstippen. Selvom arten potentielt kan spredes over længere afstande, vurderes trafikken i driftsfasen ikke at påvirke bestanden mere end den nuværende situation før byudviklingen i Nordhavn. I denne del af Nordhavn er der nemlig i forvejen ingen egnede levesteder for grønbroget tudse, og der forekommer tung trafik på de store veje. Der bør i forbindelse med anlægsarbejdet ske en afsøgning af grønbroget tudser omkring anlægsområdet og forefindes de i nærheden af anlægsområder skal der gøres foranstaltninger som forhindrer indvandring til anlægsområdet.

7.8.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

Anlægsaktiviteterne vurderes ikke at påvirke truede plante- og dyrearter på Nordhavn, ej heller de to beskyttede søer i den nordlige del af Nordhavn. Der vurderes at være en lille påvirkning på grund af de inddragede naturarealers samlede størrelse. Naturen på de åbne arealer vil relativt hurtigt kunne indgå i den forestående byudvikling, når anlægsarbejdet er gennemført. Inddragelse af naturområdet ud mod den gamle Skudehavn vil medføre et midlertidigt tab af levesteder for dyr og planter, som forventes at ville kunne reableres efter anlæg. Arealet ud mod Skudehavn friholdes dog delvist for anlægsaktiviteter. Naturen på de åbne arealer vil indgå i den forestående byudvikling, når anlægsarbejdet er gennemført. Størstedelen af de arealer, som vil blive inddraget permanent, har en lav naturværdi. Miljøpåvirkningen på naturen vurderes derfor at være lille.

Mens Nordhavnstunnel anlægges, bliver det nødvendigt midlertidigt at inddrage arbejdsarealer på land. Konkret drejer det sig om områder langs vejttunnelen, øst for Skagerrakvej og områder ved Docken, hvor et areal ud mod vandet mellem Skudehavnsvej og Færgehavnsvej vil blive inddraget. Arealerne øst for Skagerrakvej er åbne, grønne områder med lav naturværdi og uden beskyttet natur. Der er dog registreret et forholdsvis højt antal plantearter på arealerne. Vest for Skagerrakvej findes flere grønne områder. Et af dem ligger ud mod den gamle Skudehavn, og her er der forholdsvis uforstyrret natur med buske og træer. Dette naturområde udgør en mindre del af det samlede

område, som inddrages. Der er ikke fundet sjældne eller truede arter på nogle af de påvirkede arealer. Heller ikke bilag IV-arter er fundet.

7.9 Grundvand og grundvandssænkning

7.9.1. Påvirkning fra vejttunnel

Når Nordhavnstunnel er taget i brug, forventes der ingen grundvandspåvirkning, da tunnelen etableres, så den er vandtæt og sikret mod at blive påvirket af grundvandets opdrift.

7.9.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

Under anlægsarbejdet skal byggegruben holdes tør for vand med en sænkning af grundvandet. Inde fra byggegruben pumpes vand op, og det pumpes derefter til et grundvandsmagasin uden for byggegruben eller ledes ud i åbent hav. Grundvandssænkninger kan have negative virkninger på miljøet, fordi det oppumpede grundvand kan indeholde næringssalte og miljøfarlige stoffer. Desuden kan forureninger i jorden flytte sig og naturområder blive tørlagte. Ved at lede en del af det grundvand, der pumpes op, tilbage til grundvandet uden for den etablerede spunsvæg eller sekantpælevæg kan omfanget af grundvandssænkningen begrænses. Dette kaldes at arbejde med afskærende foranstaltninger og reinfiltration. Foreløbige undersøgelser indikerer, at der skal oppumpes store vandmængder i forbindelse med grundvandssænkningen. Grundvandet ledes enten til havet eller pumpes tilbage i grundvandet. Der forventes en løsning med en middel reinfiltration både vest for og syd for vejttunnelen for at begrænse sænkningen af grundvandsstanden i omgivelserne. Herved sikres det blandt andet, at en forurening ved indre Nordhavn ikke trækkes nordpå til anlægsområdet. På grund af det høje kvælstofindhold og et vist indhold af miljøfremmede stoffer i grundvandet skal det oppumpede grundvand, som ledes ud i havet, ledes ud et sted, hvor opblandingen er stor.

Mens der reinfiltreres, vil der på gadeniveau kunne ses en rørføring i lighed med den, som var i området i forbindelse med etableringen af Nordhavnsvej.

7.10 Badning

7.10.1. Påvirkning fra vejttunnel

Der bades dels fra Svanemøllestranden og dels fra Svane knoppen, hvor vinterbadelaugget har faciliteter. I driftsfasen vil vejttunnelen ikke påvirke badevandskvaliteten, da Nordhavnstunnel er nedgraved på tværs af Svanemøllehavnen.

7.10.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

Badevandskvaliteten i Svanemøllebugten vil i sommermånederne være stort set uændret under anlægsarbejdet, da den naturlige vandudskiftning bevares. Badevandskvaliteten bliver normalt overskredet ca. to uger hver sommer, og anlægsarbejdets gennemførelse forventes ikke at ændre dette. Der vurderes dermed ikke at ske påvirkning af bademulighederne ved Svanemøllestranden og fra Svane knoppen.

Sedimentspredning fra anlægsarbejdet forventes ikke at få væsentlig betydning for badevandskvaliteten. Der kan dog forekomme perioder, hvor sedimentet forringer vandets sigtbarhed, og den æstetiske oplevelse påvirkes. Dette gælder ved Svanemøllestranden men i særlig grad for badning nær Svane knoppen, der ligger umiddelbart nord for projektområdet. Risikoen forventes at være størst i starten af anlægsfasen, hvor sediment til opfyldningen udlægges, og der vil ske spredning af sediment. Samlet set vurderes der at være lille påvirkning på badning.

Erstatningshavnen ved Færgehavn Nord forventes at medføre, at badevandskriterierne overskrides ca. en dag mere end den beregnede normal ved Svanemøllestranden. Påvirkningerne af badning vurderes at være lille.

7.11 Støj og støv

7.11.1. Påvirkning fra vejttunnel

Efter Nordhavnstunnel er anlagt, vil trafikstøj påvirke omgivelserne langs influensvejnettet. Af VVM-redegørelsen fremgår, at det forventede antal støjbelastede boliger langs influensvejene med vejttunnelen vil være i alt 4.984. Til sammenligning forventes der i 0-alternativet, det vil sige uden etablering af Nordhavnstunnel, at være 4.954 støjbelastede boliger, mens der i 2025+ alternativet forventes et samlet antal støjbelastede boliger på 5.342. Tunnellens påvirkning af trafikstøjen vurderes derfor at være lille.

7.11.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

Mens der bygges, vil anlægsarbejdet påvirke omgivelserne med støj og støv. Generne fra støv og støj under anlæg vil blive søgt reduceret for såvel ejendomme tættest på arbejdspladsen som bådene i Svanemøllehavnen. Der er fastsat vejledende grænseværdier og kommunale forskrifter for forskellige støjklinder.

Den konkrete støj og støvudbredelse afhænger af den konkrete anlægsmetode. Uanset hvilken anlægsmetode der vælges, vil der forekomme almindelig byggepladsstøj, såsom støj fra generatorer, lyd fra lastbilers motorer og bakalarmer osv.

Ved etablering af den midlertidige dæmning på tværs af havnen forventes de nærmeste naboer på Strandpromenaden at opleve et støjniveau på op til 60-65 dB i ca. to måneder. Såfremt der etableres sekantpæle, hvilket forventeligt vil tage knapt et år, kan der forventes støjniveauer op til 71 dB ved Strandpromenaden i kortere perioder. Det forventes ligeledes, at der vil forekomme kortere perioder med lignende niveauer over forskriften på 70 dB ved de virksomheder, som ligger tæt på byggepladsen på Nordhavn. Såfremt der etableres jordankre, vil det forventeligt ske samtidig med etablering af sekantpæle, og støjbidraget ved de nærmeste naboer forventes at være omkring 55 dB.

Støbning af selve tunnelen forventes at ske over en periode på halvandet år, og arbejdet forventes dels at foregå på udrustningspladsen, som ligger på Nordhavn og ved Strandvænget, dels nede i den udgravede dæmning. Om dagen forventes der at være en forholdsvis konstant støjpåvirkning ved boligerne på Strandpromenaden på ca. 40-50 dB. Når tunnelen er støbt, vil hullet over tunnelen blive fyldt op. Dette arbejde forventes at tage ca. 9 måneder, og naboerne ved Strandpromenaden kan forvente et støjbidrag på op til 55 dB.

Hvis byggegruben i stedet etableres med spunsvæg, kan der opleves nogle andre støjniveauer. En spunsvæg kan vibreres ned i havbunden (spunsning), hvilket forventeligt giver anledning til kortere perioder med op mod 67 dB ved Strandpromenaden. Spunsningen forventes sammenlagt at vare ca. et år. Såfremt der etableres jordankre, kan det forventeligt belaste boligerne på Strandpromenaden med støjniveauer på op til 60 dB. Ved nedvibrering af spuns kan der forekomme impulser i støjen, hvilket kan afstedkomme et impulstillæg på 5 dB. På Nordhavn vil virksomhederne tæt på byggepladsen forventeligt kunne opleve et støjniveau på op til 70 dB i de perioder, hvor der etableres jordankre umiddelbart ud for den respektive virksomhed. Støjpåvirkningen af omgivelserne fra anlægsaktiviteter for in situ-støbt tunnel vurderes som middel set over hele anlægsperioden.

Der indarbejdes i projektet støjreducerende tiltag, som i anlægsperioden kan dæmpe støjen, hvor der ellers ville være en overskridelse af grænseværdierne eller de kommunale forskrifter i længevarende perioder.

Støj fra etableringen af erstatningshavnen i Færgehavn Nord vurderes at være mindre end for etablering af vej-tunnelen og vil forventeligt være maksimalt et år. Der forventes ikke at være overskridelser i forhold til forskriften. Mens erstatningshavnen er i brug, vil der kunne opleves en svag stigning i støjniveauet i blæsevejr som følge af bevægelser i master, liner og andet udstyr.

Selvom et stort antal bådpladser opretholdes ved etapeopdelt anlægsarbejde, vil ophold på bådene, mens de ligger i havnen, være præget af anlægsarbejdet, da der kan forekomme støv- og støjgener. F.eks. kan det blive mindre attraktivt for gæstesejlere at lægge til i Svanemøllehavnen, ligesom det for bådejere kan blive mindre attraktivt at opholde sig ombord i bådene i dagtimerne. Generne vil naturligt aftage med afstanden fra arbejdsområdet. Ophold på Svaneknoppen vil være muligt gennem hele anlægsfasen, men oplevelsen vil være påvirket af støv, støj og kørsel med maskiner. Projektet medfører ikke direkte konsekvenser i forhold til muligheden for at besøge og anvende de eksisterende caféer og restauranter, men det ændrede liv i og omkring havnen kan medføre, at der vil komme færre besøgende. For at reducere støvgenerne vil entreprenørerne bl.a. blive pålagt at vande årsagen til støvproblemerne og at feje jævnlige på de omkringliggende transportveje.

7.12 Vibrationer

7.12.1. Påvirkning fra vej-tunnel

Når Nordhavnstunnel er taget i brug, forventes vibrationspåvirkninger ikke at belaste de omkringliggende boliger.

7.12.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

De anlægsarbejder, der skal finde sted i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderiløbet, udføres så langt fra nærmeste bebyggelse, at de ikke vil forårsage vibrationer, som kan påvirke disse bebyggelser. For anlægsarbejderne på land er der foretaget en beregning af vibrationerne for de mest belastende anlægsprocesser. Det drejer sig forventeligt om boring af sekantpæle langs vej-tunnelens linjeføring og ramning af spunsvægge ved ramperne på Nordhavn. Beregninger viser, at de undersøgte anlægsprocesser forventeligt vil medføre, at grænseværdien for vibrationskomfort overskrides. Imidlertid forventes ingen bygninger at blive påvirket over grænseværdien, da de bygninger, der ligger tættest på, nedrives i forbindelse med anlægsarbejdet.

7.13 Luft og klima

7.13.1. Påvirkning fra vej-tunnel

Når Nordhavnstunnel tages i brug, vil luftkvaliteten lokalt omkring tunnelportalerne blive påvirket som følge af emissioner fra biler, der kører ud af tunnelen. Fordi trafikken også flytter sig fra andre veje til tunnelen, vil der ske en lille reduktion i emissionen fra vejtrafikken i andre områder. Der forventes ingen overskridelser i åbningsåret, men først når Nordhavn er fuldt udbygget i 2025+ alternativet. Lokalt omkring tunnelportalen på Nordhavn vil omfanget af emissioner i 2025+ alternativet føre til overskridelse af grænseværdier for luftkvalitet (NO₂) i en afstand af op til 50 meter på hver side af frakørselsrampen. Denne virkning vurderes at være væsentlig, men den kan afværges ved, at der her ikke opføres boliger i en afstand af 50 meter fra tunnelportalen, dog vil der stadigvæk være en påvirkning for de individer, som evt. færdes i bufferzonen. 2025+ alternativet vil ligeledes medføre overskridelse af grænseværdien for NO₂ i den vestlige del af tunnelen på Nordhavnsvej dog i mindre grad, hvorfor bufferzonen her kun er 30 meter.

7.13.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

Anlægsarbejdet vil i en periode medføre et øget energiforbrug samt emissioner af luftforurenende stoffer og klimagasser. Emissionerne vil komme fra de lastbiler og pramme, som benyttes til transport af materialer, affald og jord og fra brug af entreprenørmaskiner på land og på havet. Transporten forventes overvejende at ske ad Motorring 3, Helsingørmotorvejen og Nordhavnsvej, og virkningen på lokal luftkvalitet langs vejene vurderes at være lille. Det vurderes, at det samlede omfang af henholdsvis emissioner og energiforbrug vil være lille set i forhold til Danmarks nationale emissioner og energiforbrug.

7.14 Jord

7.14.1. Påvirkning fra vej tunnel

Når Nordhavnstunnel er taget i brug, vil jordforholdene være forbedret på grund af, at forurenede jord i tunneltracéet er fjernet som en del af anlægsarbejdet.

7.14.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

I det område på land, hvor Nordhavnstunnel etableres, skal der håndteres forurenede jord i anlægsfasen. Det skyldes, at der bygges dels på et områdeklassificeret areal og dels på et gammelt opfyldt område, hvor der tidligere har været havneaktiviteter. Der er i visse områder konstateret forurening med olie- og benzinstoffer, fenoler samt tungmetaller i både jord og grundvand. På baggrund af erfaringer fra bl.a. anlæg af Nordhavnsmetroen og viden om opfyldningen skønnes det, at ca. 40 pct. af fyldjorden er ren, at ca. 40 pct. er lettere forurenede, mens de resterende ca. 20 pct. er forurenede. Der vil skulle søges om tilladelse hos myndighederne til bl.a. at foretage anlægsarbejder på forurenede arealer og til at mellemdeponere og genanvende lettere forurenede eller forurenede jord i projektet. Da der er tale om relativt store potentielt forurenede jordmængder, der skal håndteres og eventuelt bortskaffes, vurderes påvirkningen af være middel.

På trods af målsætningen om genbrug forventes et overskud af jord på ca. 196.000 m³. Omfanget vil afhænge af valg af løsning. Denne jord skal bortskaffes til jorddepot uden for Nordhavn eller benyttes i et andet anlægsprojekt, hvor der mangler jord.

Mens tunnelen bygges, er det nødvendigt at etablere et mellemdepot, hvor jorden opbevares, indtil den senere indbygges.

7.15 Affald og ressourcer

7.15.1. Påvirkning fra vej tunnel

Der skal anvendes råstoffer og materialer til almindelig vedligeholdelse, når vej tunnelen er taget i brug. Det vurderes, at forbruget af råstoffer og materialer kun vil have en lille påvirkning af miljøet. Samtidig forventes det affald, der genereres, kun at have en lille påvirkning af miljøet.

7.15.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

Til etablering af Nordhavnstunnel benyttes ressourcer og råstoffer i form af bundsikringsgrus, beton, stabilgrus og asfalt. Det samlede forventede ressourceforbrug er henholdsvis ca. 250.000 m³ bundsikringsgrus, ca. 13.000 tons asfalt, ca. 32.000 m³ ballastbeton, ca. 170.000 m³ beton og ca. 20.000 tons armering. En ”in situ-støbt” tunnel udføres med vægge af sekantpæle fra et midlertidigt opfyldt område i havnen. Materiale til opfyldningen (primært sand) kan sejles ind fra Kriegers Flak eller tilkøres fra grusgrav. Samlet vurderes det, at de miljømæssige konsekvenser af det forventede ressourceforbrug er lille. Forbruget af ressourcer og råstoffer vurderes at være af en sådan

størrelsesorden, at det ikke vil medføre væsentlige forsyningsproblemer i forbindelse med anlægsarbejderne.

I anlægsfasen vil projektet frembringe forskellige affaldstyper i form af bygge- og anlægsaffald. Dette inkluderer træ, stål, grus og sten fra bolværker og beton, glas, metal og mursten fra bygninger. Alt affald i projektet vil blive kildesorteret og håndteret efter myndighedernes anvisninger. Den samlede mængde affald fra etablering af Nordhavnstunnelen vil være ca. 43.000 tons, hvor nedrivningsaffaldet vil udgøre den største affaldsmængde.

7.16 Mennesker, sundhed og samfund

7.16.1. Påvirkning fra vej tunnel

Efter Nordhavnstunnel er anlagt vil påvirkningerne på befolkningen og sundheden primært være knyttet til den forbedrede adgang til Nordhavn og til de ændringer i områdets udseende og indretning, som vej tunnelen giver anledning til.

Den primære virkning på luftkvalitet i driftsfasen er fra trafikens emission. Projektet vil ændre trafikarbejde i influensområdet med virkning på lokal luftkvalitet. Emissioner i tunnelen vil slippe ud fra udmundingerne i luftstrømmen genereret af køretøjerne, og påvirke lokal luftkvalitet omkring især tunnelenderne. Af hensyn til sundheden bør der derfor ikke (når Nordhavn er fuldt udbygget og Østlig Ringvej anlagt) opføres boliger eller legepladser i en afstand af ca. 50 meter fra tunnelportalerne på Nordhavn og ca. 30 meter fra den vestlige ende af tunnelen på Nordhavnsvej.

7.16.2. Påvirkning fra anlægsarbejdet

I anlægsperioden vil der være en lille påvirkning af livskvaliteten, fordi oplevelsen ved at færdes i området ændrer sig for de nærmeste naboer og for brugerne af området. Hvad angår befolkningens sundhed, er det vurderingen, at der ingen påvirkning vil være heraf i anlægsperioden. Det er kun de små erhverv på Nordhavn, der vil opleve støj over forskriften i korte perioder. Anlægsarbejdet kan potentielt også have afledte konsekvenser for de erhvervsdrivende i området. De erhvervsdrivende, der især vil blive påvirket, er dem, hvis ejendomme vil blive revet ned i forbindelse med projektet samt restauranter i området, der vil få et ændret kundegrundlag. Den afledte konsekvens vurderes samlet at være lille, da der er tale om enkelte erhvervsdrivende og ikke en større gruppe.

7.17 Omlægning af spildevandsledning

Det fremgår af VVM-redegørelsen, at etablering af Nordhavnstunnel forudsætter omlægning af en spildevandsledning, der forløber i Svanemøllehavnen parallelt med Strandvænget i ca. 30 meters afstand. Gentofte Spildevand A/S ejer den del af spildevandsledningen, som løber fra Gentofte til Strandvænget. De miljømæssige konsekvenser af denne ledningsomlægning har derfor også været undersøgt som en del af arbejdet med VVM-redegørelsen for Nordhavnstunnel. Det forudsættes, at spildevandsledningen er omlagt, før anlægsarbejdet iværksættes

For spildevandsledningen samt alle andre ledninger, der er berørt af anlægsprojektets gennemførelse, gælder reglerne i lovforslagets §§ 8-10 om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendig gjort af anlægsprojekts gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

7.18 Lynetteholmen

Regeringen og Københavns Kommune indgik i oktober 2018 en principaftale om en omfattende og langsigtet udvikling af nye bydele i Københavns Havn. Et flertal i både borgerrepræsentationen og

folketinget bakker op om principaftalen. Aftalen omfatter bl.a. anlæggelse af en ny ø – kaldet Lynetteholmen – mellem Nordhavn og Refshaleøen. Ifølge dette lovforslag forberedes Nordhavntunnel til, at en eventuel vej kan fortsættes fra Nordhavntunnel ud til Lynetteholmen og Refshaleøen, som en ny Østlig Ringvej.

8. Forholdet til EU-retten

8.1 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.

For så vidt angår det af lovforslaget omfattede anlægsprojekt er der gennemført en miljøkonsekvensvurdering (VVM). For anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag, blev idéfasehøringen (scoping processen) med henblik på udarbejdelsen af VVM-redegørelsen indledt den 15. april 2015, det vil sige før implementeringsfristen for direktiv 2014/52/EU.

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 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 7 indeholder en sammenfatning af de i VVM-redegørelsen vurderede påvirkninger af miljøet. Der er desuden 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 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 eller dispensationer og uden hensyn til umiddelbart gældende forbud mod ændringer i tilstanden eller etableringen af fysiske anlæg i den af lovforslagets § 5 omfattede plan- 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 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 bl.a. 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 på projekter, hvor a) proceduren vedrørende den i artikel 5, stk. 2, i direktiv 2011/92/EU omhandlede udtalelse blev påbegyndt, eller b) de i artikel 5, stk. 1, i direktiv 2011/92/EU omhandlede oplysninger blev givet, før den 16. maj 2017. Som anført ovenfor blev den i artikel 3, stk. 2 a), nævnte procedure (scoping processen) indledt den 15. april 2015 for anlægsprojektet, som er omfattet af dette lovforslag.

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 implementeret i vejlovens kapitel 2 a og regler udstedt i medfør heraf, for så vidt angår statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter. Ændringsloven trådte i kraft den 16. maj 2017. Der henvises til afsnit 3.3.1, hvor overgangsreglerne i lov nr. 658, som svarer til overgangsreglerne i direktiv 2014/52/EU, jf. ovenfor, er omtalt.

I henhold til vejlovens § 17 a, stk. 1 og 2, er udgangspunktet, at bl.a. udvidelse eller ændring af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter kræver administrativ tilladelse efter gennemførelse af de nødvendige miljømæssige vurderinger af projektet. Kravet om administrativ tilladelse efter reglerne i vejlovens kapitel 2 a og regler udstedt i medfør heraf gælder dog ikke, hvis ændringen eller udvidelsen er tilladt ved anlægslov, jf. lovens § 17 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 vejlovens kapitel 2 a, herunder om administrativ tilladelse efter gennemførelse af miljømæssige vurderinger, medmindre ændringen eller udvidelsen i sig selv tillades ved anlægslov, jf. lovforslagets § 4. 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 vejlovens kapitel 2 a og regler udstedt i medfør heraf 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.

8.2 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 planer (habitatdirektivet) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) er der i Danmark udpeget en række særlige beskyttelsesområder (Natura 2000-områder).

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

Vedtagelsen af anlægsloven udgør 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 derfor i forbindelse med VVM-undersøgelserne af anlægsprojektet udført de nødvendige vurderinger af projektets påvirkninger af Natura 2000-områder.

Som anført i afsnit 3.4.2 og 7 er det i forbindelse med VVM-undersøgelsen konstateret, at ingen Natura 2000-områder vil blive negativt påvirket af anlægsprojektet.

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

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

Habitatdirektivets artikel 12 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.

Der er ikke i forbindelse med VVM-undersøgelsen konstateret påvirkning af bilag IV-arter, hvorfor der i forbindelse med anlægsprojektet ikke udføres afværgeforanstaltninger af hensyn til bilag IV-arter.

8.3 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 Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere IPPC-direktiv), for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

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

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014.

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

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

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i 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. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

8.4 Udbudsregler

Anlægsprojektet er underlagt reglerne i udbudsloven, lov nr. 1564 af 15. december 2015 og direktiv 2014/25/EU (forsyningsvirksomhedsdirektivet) implementeret ved bekendtgørelse nr. 1624 af 15. december 2015, der finder anvendelse for varer, tjenesteydelser og bygge- og anlægsopgaver. Udbudsregler 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.

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

8.5 Vandrammedirektivet og Havstrategidirektivet

Det følger bl.a. af vandrammedirektivet (Europa Parlamentets og Rådets direktiv 2000/60/EF af 23. oktober 2000 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets vandpolitiske foranstaltninger), at medlemsstaterne skal forebygge forringelse af tilstanden for alle målsatte overfladevandområder og grundvandsforekomster og beskytte, forbedre og restaurere alle overfladevandområder og grundvandsforekomster med henblik på at opnå god økologisk og god kemisk tilstand for overfladevandområder og god kemisk og kvantitativ tilstand for grundvandsforekomster senest 2015. Denne frist kan under visse betingelser forlænges for de enkelte vandforekomster til 2021, henholdsvis 2027. Fristforlængelse og grundlaget herfor skal fremgå af vandområdeplanen.

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

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

Det følger af havstrategidirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/56/EF af 17. juni 2008 om fastlæggelse af en ramme for Fællesskabets havmiljøpolitiske foranstaltninger – EU-tidende 2008 nr. L 164), at en god tilstand skal etableres eller fastholdes i alle europæiske havområder senest i 2020. Som led i implementeringen af havstrategidirektivet offentliggjorde regeringen i april 2018 sin anden havstrategi. Havstrategien beskriver god miljøtilstand og fastsætter miljømål for 11 forskellige deskriptorer. Det følger af § 18 i lov om havstrategi, at statslige, regionale og kommunale myndigheder ved udøvelse af beføjelser i medfør af lovgivningen er bundet af de miljømål, der er fastsat i havstrategien.

Havstrategiloven og Danmarks Havstrategi omfatter alle farvande herunder havbund og undergrund, på søterritoriet og i de eksklusive økonomiske zoner. Havstrategiloven finder imidlertid ikke anvendelse på indre og ydre territoriale farvande, der strækker sig ud til 1 sømil uden for basislinjen, i det omfang disse farvande er omfattet af vandplanlægningen efter lov om vandplanlægning og/eller indsats, der indgår i en vedtaget Natura 2000-plan efter miljømålsloven. Strategien indeholder også en vurdering af de kumulative effekter fra presfaktorer på havmiljøet.

Projektet kan muligt påvirke tilstanden i havområdet omfattet Danmarks Havstrategi II.

Det er som led i udarbejdelsen af VVM-redegørelsen vurderet, at projektet primært vil påvirke de lokale forhold, og at projektet bl.a. derfor ikke vil være til hinder for opnåelse af en god tilstand i det berørte havområde. Det skal sikres, at projektet ikke vil medføre varig eller midlertidig forringelse af eller hindre opfyldelsen af de fastsatte miljømål i havstrategien.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 8. april 2019 til den 10. maj 2019 været i offentlig høring og i supplerende offentlig høring fra den 19. august 2019 til den 2. september 2019 hos følgende personer, myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Beredskabet – Hovedstadens beredskab, Beredskabsstyrelsen, Brancheforeningen Danske Advokater, Cyklistforbundet, Danmarks Meteorologiske Institut, Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Sportsfiskerforbund, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Forening for Rosport, Dansk Metal, Dansk Ornitologisk Forening, Dansk Sejlunion, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vandrelaug, Dansk Vejforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Det Økologiske Råd, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Ejerlauget vedr. rækkehusene ved Solvænget, Erhvervsstyrelsen, Fiskeristyrelsen, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Friluftsrådet, Gentofte Kommune, Geodatastyrelsen, HK Trafik & Jernbane, HOFOR, Håndværksrådet, KL, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Københavertunnelgruppen, Københavns Kommune, Københavns Museum, Landbrug & Fødevarer, LO, Metroselskabet I/S, Miljøstyrelsen, Movia, Naturstyrelsen, Novafos Holding A/S, Politiet, Region Hovedstaden, Region Sjælland, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Sejlklubben Sundet, Slots- og Kulturstyrelsen, Strandpromenadekvarterets Grundejerlaug, Svanemøllebugtens Vinterbadelaug, Svanemøllehavnen A/S, Søfartsstyrelsen, Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, Udviklingselskabet By & Havn I/S og Østerbro Havnekomité.

Udkastet til lovforslaget har i høringsperioderne været lagt på hoeringsportalen.dk.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Udgifter for København Kommune til etablering af tunnelen samt drift og vedligehold af vej og tunnel.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Begrænset meradministration for transportministeren i anlægsfasen. Administrative konsekvenser ved håndtering af natur- og miljølovgivningen for kommune og statslige myndigheder. Administration for Trafik-, Bygnings- og Boligstyrelsen ved behandling af evt. ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet i anlægsfasen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Anlæg af tunnelen giver mulighed for, at Udviklingselskabet By & Havn I/S kan videreudvikle Nordhavnen og sælge byggegrunde Forberedelse af tunnelen til videreførelse af Østlig Ringvej giver mulighed for en højklasse vej til den nye ø Lynetteholmen med de deraf følgende udviklingsmuligheder.	Udgift for Udviklingselskabet By & Havn I/S og selskab Lynetteholmen til anlæg af tunnelen inkl. etablering af midlertidig erstatningshavn til lystbåde.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Mindre konsekvenser i forbindelse med ekspropriationer.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Lovforslagets § 5 fraviger krav i den almindelige plan- og miljølovgivning om tilladelser, godkendelser m.v. til samt planlægning for anlægsprojektet. Der afskæres endvidere med lovforslagets § 6 klageadgange for borgere i forhold til myndighedernes afgørelser om anlægsprojektet efter en række regler i natur- og miljølovgivningen m.v.

Miljømæssige konsekvenser	Den samlede støjbelastning i området falder i forhold til 0-alternativet, der er den fremskrevne situation, hvis tunnelen ikke bliver anlagt	Arealindgreb og forstyrrelser af befolkning, natur, landskab og kulturmiljø. Forstyrrelser af befolkning og natur vil især være knyttet til anlægsfasen.
Forholdet til EU-retten	<p>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 desuden 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 eller af de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV.</p> <p>Det er vurderet og vil blive sikret, at gennemførelse af anlægsprojektet vil ske i overensstemmelse med den beskyttelse af vandmiljøet, der følger af vandrammedirektivet og havstrategidirektivet.</p>	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-lovgivning/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i *stk. 1*, at bemyndige transportministeren til at anlægge en tunnel ("Nordhavnstunnel") fra Nordhavnsvej/Strandvænget til Kattégatvejs forlængelse i Nordhavn i København med tilslutning til vejnettet i Nordhavn og forberedt til videreførelse til en ny ringvej ("Østlig Ringvej"). Nordhavnstunnel vil bestå af en ca. 1,4 km lang vej-tunnel med 2 kørespor i hver retning.

Af bestemmelsens *stk. 2* fremgår, at transportministeren bemyndiges til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af anlægsprojektet, jf. *stk. 1*, herunder etablere en midlertidig erstatningshavn i Færgehavn Nord i anlægsperioden. Den midlertidige erstatningshavn i Færgehavn Nord skal anlægges, fordi Svanemøllehavnen ikke vil kunne benyttes i fuldt omfang, mens anlægsarbejdet står på.

Bemyndigelsen skal sikre, at transportministeren kan gennemføre eller få gennemført de relaterede projekter til Nordhavnstunnel. Bestemmelsen udgør hjemlen til at foretage de dispositioner, som er nødvendige med henblik på gennemførelsen af det samlede anlægsprojekt, 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 som følge af anden lovgivning, medmindre anden lovgivning er fraveget med nærværende lovforslag.

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

I *stk. 3* er der henvist til bilag 1, der er et kort over linjeføringen af Nordhavnstunnel med forberedelse af videreførelse til Østlig Ringvej, jf. forslaget § 1, *stk. 1*.

Der henvises til afsnit 3 og 7 i de almindelige bemærkninger, som indeholder en beskrivelse af anlægsprojektet og dets indvirkninger på miljøet.

Til § 2

Det foreslås i *stk. 1*, at anlægsprojektet nævnt i § 1 gennemføres efter reglerne om statslige vejanlæg i lov om offentlige veje og regler udstedt i medfør heraf (vejloven).

Bestemmelsen skal sikre, at transportministeren, i praksis Vejdirektoratet, kan gennemføre anlægsprojektet efter reglerne om etablering af statslige vejanlæg i vejloven, uanset at Nordhavnstunnel skal have status af kommunevej efter overdragelsen af anlægget til Københavns Kommune. Vejdirektoratet kan således forberede og udføre anlægget efter vejlovens regler om statslige vejanlæg, som er vedtaget af Folketinget ved anlægslov, hvor disse regler i vejloven ikke er fraveget i dette forslag til anlægslov.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med kompetencereglen i lovforslagets § 12, stk.1, som fastsætter, at transportministeren er vejmyndighed under gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det foreslås med bestemmelsen i *stk. 2*, at transportministeren, efter færdiggørelsen af anlægsprojektet, overdrager Nordhavnstunnel til Københavns Kommune som kommunevej.

Overdragelsen af Nordhavnstunnel som kommunevej følger af dette lovforslag og forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med kompetencereglen i lovforslagets § 12, stk. 2, som præciserer, at kommunalbestyrelsen (Borgerrepræsentationen) i Københavns Kommune efter overdragelsen er vejmyndighed for Nordhavnstunnel.

Der henvises til afsnit 3.1.1 i de almindelige bemærkninger og til lovforslagets § 12 med tilhørende bemærkninger.

Til § 3

Med bestemmelsen i § 3 foreslås det, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 4.

Med Folketingets vedtagelse af anlægsloven bemyndiges transportministeren til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovforslagets § 1, jf. lovens bilag 1, og projektbeskrivelsen i lovforslagets almindelige bemærkninger. Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, det vil sige VVM-redegørelsen, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven.

Anlægsprojektet, der vedtages i enkeltheder ved lov, er undtaget fra de almindelige regler om VVM, herunder reglerne i vejlovens kapitel 2 a og regler udstedt i medfør heraf om administrativ VVM-tilladelse til statslige vejanlæg. Der henvises til afsnit 3.3 og 8 i de almindelige bemærkninger.

Vedtagelsen af anlægsloven vil være den samlede bemyndigelse for transportministeren til at igangsætte anlægsprojektet. Anlægsloven træder således i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige VVM-regler. Ved meddelelse af en VVM-tilladelse efter de almindelige regler ville det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte VVM-redegørelse, og således holder sig inden for de miljømæssige vurderinger, der fremgår af redegørelsen.

Bestemmelsen i § 3 har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. I henhold til denne bestemmelse påhviler det således Vejdirektoratet som anlægsmyndighed – og i praksis dennes 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.

Som det fremgår af henvisningen til lovforslagets § 4, indebærer bestemmelsen i § 3 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, når dette i anlægsfasen sker i overensstemmelse med den foreslåede § 4.

Der henvises til afsnit 3.3 i de almindelige bemærkninger.

Til § 4

Det foreslås i § 4, at reglerne om ændring eller udvidelse af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter i vejlovens kapitel 2 a og regler udstedt i medfør heraf anvendes ved ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det er Folketinget, der med vedtagelsen af anlægsloven meddeler VVM-tilladelse til anlægsprojektet nævnt i § 1. Det betyder, at anlægsprojektet herefter som udgangspunkt skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 3.

Lovforslagets § 4 fastlægger fremgangsmåden og VVM-kompetencen i tilfælde af, at det bliver nødvendigt at gennemføre ændringer i 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 vurderes i overensstemmelse med § 4.

Den foreslåede bestemmelse skal sikre, at ændringer i eller udvidelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 i anlægsfasen alene skal vurderes i henhold til ét regelsæt om VVM. Det følger i forvejen af reglerne i kapitel 2 a i lov om offentlige veje, at disse finder anvendelse ved ændringer eller udvidelser af statslige vejanlæg og dertil knyttede projekter, også når anlægsprojektet er vedtaget ved anlægslov. Af lovforslagets § 4 følger, at reglerne om ændringer eller udvidelser af anlægsprojekter i kapitel 2 a også finder anvendelse, såfremt ændringen eller udvidelsen sker i København Havns søområde og dermed i udgangspunktet var omfattet af VVM-reglerne i bekendtgørelse nr. 450 af 8. maj 2017 om vurdering af virkning på miljøet (VVM) af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter, for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne.

Det følger af reglerne i vejlovens kapitel 2 a, at Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen er VVM-myndighed for eventuelle ændringer og udvidelser af anlægsprojektet. Vejdirektoratet skal anmelde ændringer eller udvidelser, der kan være til skade for miljøet, til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, som i overensstemmelse med reglerne i kapitel 2 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.

Der henvises til afsnit 3.3 i de almindelige bemærkninger.

Til § 5

De arealer, hvor anlægsprojektet skal gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i den almindelige plan- og miljølovgivning m.v., herunder havmiljøloven, råstofloven,

miljøbeskyttelsesloven, museumsloven og planloven. Visse arealer er desuden omfattet af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S. Bestemmelsen i § 5 har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem anlægsloven og de regler i plan- og miljølovgivningen m.v., der stiller krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation inden foretagelse af fysiske dispositioner i forbindelse med anlægsprojektet. Anlægsloven vil udgøre det retlige grundlag for de fysiske arealindgreb m.v., hvorfor anlægsprojektet kan gennemføres uden forudgående kommune- eller lokalplanlægning og uden tilladelse, godkendelse eller dispensation efter de regler i plan- og miljølovgivningen m.v., som fraviges i § 5.

Selv om bestemmelsen indebærer, at dele af den almindelige plan- og miljølovgivning m.v. fraviges, varetages hensynene bag disse regler stadigvæk i anlægsprojektet ved, at transportministeren, i praksis Vejdirektoratet, ved udførelsen af projektet skal overholde anlægsloven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger, samt rammerne i de miljømæssige undersøgelser af projektet, som fremgår af VVM-redegørelsen. 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 3 og 7 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 anvendelse på afgørelser vedrørende anlægsprojektet, truffet efter disse regler.

Bestemmelsen i § 5 gælder ikke kun i forhold til de permanente anlæg (Nordhavnstunnel med tilknyttede anlæg, jf. § 1), men også i forhold til arbejder i midlertidige projektområder således som beskrevet i VVM-materialet. Bestemmelsen regulerer dog kun arbejder, der er omfattet af lovforslagets § 1. Udførelse af arbejder, der ikke er omfattet af § 1, forudsætter således stadig, at Vejdirektoratet indhenter de nødvendige tilladelser og dispensationer m.v. efter den i § 5 nævnte lovgivning.

Bestemmelsen finder endvidere alene anvendelse i anlægsfasen af anlægsprojektet. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love, skal det lægges til grund, at anlægget kan drives og vedligeholdes på normal vis, når anlægsprojektet er gennemført. Hvis der som led i driftsfasen skal foretages nye ændringer eller udvidelser, finder de normale regler anvendelse.

Med bestemmelsen i *stk. 1* foreslås det således, at gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1 ikke kræver dispensation eller tilladelse til klapping, opgravning og genplacering af havbundsmaterialer i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderiløbet efter §§ 25-28 i lov om beskyttelse af havmiljøet, §§ 20-21 i lov om råstoffer, § 27 i lov om miljøbeskyttelse og § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S samt regler udstedt i medfør af disse love. Stk. 1 gælder alene for klapping, opgravning og genplacering inden for projektområdet således som beskrevet i denne lov og i VVM-materialet.

Af §§ 25-28 i lov om beskyttelse af havmiljøet (havmiljøloven) følger bl.a., at der er forbud mod dumpning af stoffer og materialer, bortset fra dumpning af optaget havbundsmateriale. Miljø- og fødevarerministeren (ved Miljøstyrelsen) meddeler tilladelse til og fører tilsyn med dumpning af

optaget havbundsmateriale, jf. lovens § 26, stk. 1. En tilladelse skal vurderes i henhold til kriterierne i § 26, stk. 2-5, samt §§ 27-28.

Den med anlægsprojektet forbundne klapping er detaljeret behandlet og beskrevet i VVM-undersøgelsen.

Lovforslaget indebærer, at anlægsprojektet kan gennemføres uden tilladelse efter § 26 i havmiljøloven til klapping af havbundssediment i Kalkbrænderiløbet.

Hovedparten af det klappingsegnete havbundssediment vil blive flyttet til Kalkbrænderiløbet syd for tunnelen. Herudover vil eventuelt overskydende og klappingsegnet sediment blive sejlet til godkendte klappladser. Placering af overskydende og klappingsegnet sediment på godkendte klappladser uden for Kalkbrænderiløbet er ikke fraveget med loven og følger dermed de almindelige regler i havmiljøloven.

De dele af sedimentet, som ikke er klappingsegnet, vil der skulle søges om tilladelse til opgravning og deponering af på en egnet lokalitet. Københavns Kommune er miljømyndighed for denne opgravning, og deponering skal ske i henhold til miljøbeskyttelsesloven. Kommunens afgørelse herom er omfattet af lovforslagets § 6.

Af §§ 20-21 i lov om råstoffer (råstofloven) følger bl.a., at ansøgning om tilladelse til dumpning i henhold til havmiljølovens § 26, hvis materialet er egnet til nyttiggørelse, kan anses som en ansøgning om tilladelse til nyttiggørelse i henhold til råstoflovens § 20 b, stk. 1, jf. § 20 b, stk. 5. Råstoflovens § 20 b og havmiljølovens § 26 skal derfor ses i sammenhæng.

Lovforslaget indebærer således, at anlægsprojektet kan gennemføres uden tilladelse efter bl.a. råstoflovens § 20 b. Der henvises til undersøgelserne om klapping af havbundsmaterialer i Kalkbrænderiløbet, som er beskrevet i afsnit 7 i de almindelige bemærkninger.

Af § 27 i lov om miljøbeskyttelse (miljøbeskyttelsesloven) følger bl.a., at stoffer, der kan forurene vandet, ikke må tilføres vandløb, søer eller havet, ligesom sådanne stoffer ikke må oplægges således, at der er fare for, at vandet forurennes. Stoffer, jf. miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 1, der er aflejrrede i vandløb, søer eller havet, må ikke uden kommunalbestyrelsens tilladelse påvirkes, så de kan forurene vandet, jf. § 27, stk. 2.

Lovforslaget betyder, at kommunalbestyrelsens ikke skal meddele tilladelse i medfør af miljøbeskyttelseslovens § 27, stk. 2, i forbindelse med klapping, opgravning og genplacering af havbundsmaterialer i Svanemøllehavnen og Kalkbrænderiløbet.

Af § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S følger bl.a., at udvidelse af havnen, jf. stk. 3, samt uddybning og opfyldning samt etablering af faste anlæg m.v. inden for havnens søområde, jf. stk. 4, kræver tilladelse fra transportministeren.

Lovforslaget indebærer, at vedtagelsen af anlægsloven træder i stedet for en tilladelse efter lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S til etableringen af Nordhavnstunnel inden for Københavns Havn i det på bilag 1 til anlægslovens viste søområde, jf. bekendtgørelse nr. 1666 af 9. december 2016 om fastsættelse af København Havns søområde. Lovforslagets § 5, stk. 1,

præciserer herved, at § 24, stk. 3 og 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S er fraveget, for så vidt angår anlægsprojektet.

Bestemmelsen i § 5, stk. 1, betyder også, at der ikke skal meddeles tilladelse efter de i bestemmelsen nævnte love til bl.a. at ændre den nuværende maksimale havnedybde i Svanemøllehavnen (og Kalkbrænderihavnen) på 3,5 meter og 6 meter i Kalkbrænderiløbet til den fremtidige vanddybde på 3,5 meter i Kalkbrænderiløbet.

Det foreslås med bestemmelsen i stk. 2, at reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning (planloven) samt kapitel 8 og 8 a i museumsloven ikke finder anvendelse ved gennemførelse af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Forslaget betyder, at planlovens regler om tilvejebringelse af kommune- og lokalplaner eller regler om dispensation fra eksisterende lokalplaner og byplanvedtægter m.v. ikke finder anvendelse ved gennemførelsen af anlægsprojektet.

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 således ikke påkrævet at vedtage nye planer eller ændre i eksisterende planlægning for at kunne gennemføre anlægsprojektet. Arbejderne, som følge af anlægsprojektet nævnt i § 1, i både det permanente og det midlertidige projektområde kræver heller ikke dispensation eller lignende fra eksisterende planlægning.

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

Herudover foreslås det, at museumslovens kapitel 8 og 8a fraviges. Det betyder, at gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 kan ske, uden at der forinden skal indhentes tilladelser eller søges om dispensation efter museumsloven. De bevaringshensyn, som skal sikres med museumsloven, varetages under anlægsarbejdets udførelse af transportministeren (Vejdirektoratet efter bemyndigelse) i medfør af anlægsloven.

Vejdirektoratet skal i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet samarbejde med relevante myndigheder til belysning af eventuelle bevaringsværdier i projektområdet, herunder anmelde eventuelle fund og inddrage relevante instanser til belysning heraf samt koordinere og tilrettelægge eventuelle yderligere undersøgelser.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.4 og 7 i de almindelige bemærkninger.

Til § 6

Det foreslås i *stk. 1*, at kommunalbestyrelsens, regionens eller en statslig myndigheds afgørelse om anlægsprojektet, som træffes efter byggeloven, lov om naturbeskyttelse, lov om vandforsyning m.v., lov om miljøbeskyttelse, lov om beskyttelse af havmiljøet, lov om råstoffer, lov om

bygningsfredning samt regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Bestemmelsen skal ses i sammenhæng med, at reglerne i bygge-, natur- og miljølovgivning gælder for anlægsprojektet i det omfang, denne lovgivning ikke er fraveget ved reglerne i dette lovforslag, herunder § 5. Det betyder, at der vil blive truffet afgørelser om anlægsprojektet over for Vejdirektoratet som anlægsmyndighed samt dets 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.

Bestemmelsen i stk. 1 indebærer, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges, således at klage over afgørelser efter disse love i forbindelse med arbejder til brug for anlægsprojektet nævnt i § 1 ikke følger de normale regler i de respektive love, men afskæres. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn, da klagesager kan indebære betydelige risici og usikkerheder for anlægsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse. Afgørelserne kan imidlertid fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom.

Bestemmelsen er ikke begrænset til arbejder i projektområdet, idet bestemmelsen også omfatter andre afgørelser efter de i § 6, stk. 1, nævnte love, når disse påvirker adgangen til at gennemføre projektet eller kan medføre forsinkelse eller lignende.

Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de nævnte love, hvor disse ikke er fraveget efter lovforslagets § 5. Forslaget ændrer således ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de i § 6, stk. 1, nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

Det betyder også, at Københavns Kommune vil føre vanligt tilsyn med kommunens afgørelser om anlægsprojektet på bl.a. miljøområdet og har mulighed for at meddele påbud m.v., hvis bygherre eller dennes entreprenør ikke efterkommer vilkår i kommunens afgørelser.

Afskæring af klageadgangen gælder alene 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 den færdige Nordhavnstunnel.

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

Afgørelser efter de i stk. 1 nævnte love vedrørende anlægsprojektet 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 § 4 anvendelse ved

ændringer m.v. i anlægsfasen. Der henvises i den forbindelse til afsnit 3.3 i de almindelige bemærkninger samt bemærkningerne til lovforslagets § 4.

Af den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* fremgår, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af *stk. 1*.

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder i det omfang, der ikke er særlige klage- og tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Økonomi- og Indenrigsministeriet er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at Økonomi- 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 viger for anden lovgivning.

Lovforslagets § 6, *stk. 1*, fraviger særregler om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning inden for en række love for bygge- og anlægsprojekter. Når disse særregler fraviges, kan de kommunale tilsynsmyndigheder få en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke er hensigtsmæssigt, foreslås det i § 6, *stk. 2*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af forslaget § 6, *stk. 1*, om anlægsprojektet nævnt i § 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de nævnte love.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at hverken Ankestyrelsen eller Økonomi- og Indenrigsministeriet har kompetence til at føre tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser om anlægsprojektet efter forslaget § 6, *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, officialmaksimen.

Det er alene afgørelser efter forslaget § 6, *stk. 1*, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med i anlægsfasen. Således vil de kommunale tilsynsmyndigheder ikke kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v. samt aktindsigt efter offentlighedsloven.

Der henvises i øvrigt til afsnit 3.4 i de almindelige bemærkninger.

Til § 7

Det foreslås i § 7, at lovforslagets §§ 5 og 6 tilsvarende finder anvendelse på eventuelle ændringer og udvidelser af anlægsprojektet nævnt i § 1, der er tilladt efter kapitel 2 a i lov om offentlige veje, jf. forslaget § 4.

Bestemmelsen medfører bl.a., at tilladte projektændringer og -udvidelser 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 bemærkningerne til lovforslagets §§ 4-6 med tilhørende bemærkninger og til afsnit 3.3 i de almindelige bemærkninger.

Til § 8

Med *stk. 1* foreslås det, at 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 under gennemførelsen af anlægsprojektet, betales af ledningsejeren.

Med bestemmelsen i *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 lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Efter gældende ret følger det af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom (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) fastslog Højesteret, 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 desuden i 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 nævnt i § 1, uanset om de ledningsanlæg, der er berørt af anlægsprojektets gennemførelse, ligger i eller over vejarealer, andre offentlige eller private ejendomme eller inden for Københavns Havns søområde. Med bestemmelserne imødegås endvidere en eventuel tvivl med hensyn til, om et anlægsarbejde i forbindelse med udviklingen af området skal betragtes som et ”sammensat anlægsprojekt” i den betydning, som Højesteret har tillagt dette 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 lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning. Det samme vil gøre sig gældende ved fortolkningen og anvendelsen af de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 8.

Til § 9

Med *stk. 1* foreslås det, at transportministeren (i praksis Vejdirektoratet) i forbindelse med gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1 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.

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.

Bestemmelsen indebærer også, at transportministeren 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 svarer, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelserne i vejlovens § 79, stk. 1 og 2.

Med *stk. 2* foreslås det, at hvis ikke der kan opnås enighed mellem transportministeren (Vejdirektoratet) og ejere af ledningsanlæg omfattende af den foreslåede § 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 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 anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

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

Det forudsættes, at Vejdirektoratet 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 udføre de påbudte ledningsarbejder, jf. *stk. 2*, 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 forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder vil medføre store fordyrelser f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, hvis ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

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 vejlovens § 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 Vejdirektoratet 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 ministeriets afgørelse.

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 til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (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.

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. 2, 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

Den foreslåede § 11 fastslår, at nye byzonearealer, som eventuelt opstår i tilknytning til Udviklings-selskabet By & Havn I/S' eksisterende arealer i forbindelse med anlægsprojektet nævnt i § 1, tilfalder Udviklings-selskabet By & Havn I/S.

Der vil forventeligt være tale om meget begrænsede tilvækstarealer.

Den foreslåede bestemmelse tager kun sigte på de tilvækstarealer, der kan opstå i forbindelse med anlæggelse af Nordhavnstunnel, og hjemler i øvrigt ikke etablering af nye landområder i Nordhavnen.

Der henvises til afsnit 3.6 i de almindelige bemærkninger.

Til § 12

Af den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* fremgår, at transportministeren er vejmyndighed under gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 1.

Det betyder, at transportministeren som vejmyndighed i anlægsfasen, dvs. i forbindelse med forbedelsen og udførelsen af anlægsprojektet, vil have de beføjelser og forpligtelser, som den statslige vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning, medmindre andet følger af lovforslaget. Transportministeren har alene denne kompetence indenfor projektområdet, og kun indtil anlægsarbejdet er afsluttet, og anlægget overdrages til Københavns Kommune.

Af forslaget *stk. 2* fremgår, at efter overdragelsen af Nordhavnstunnel til Københavns Kommune, jf. § 2, er kommunalbestyrelsen vejmyndighed. Nordhavnstunnel får status af kommunevej efter lov om offentlige veje, og i overensstemmelse med den almindelige ordning i vejloven har kommunalbestyrelsen således efter overdragelsen af anlægget de beføjelser og forpligtelser, som den kommunale vejmyndighed har i medfør af vejloven og anden lovgivning.

Overdragelsen af Nordhavnstunnel som kommunevej forudsætter ikke anvendelse af vejlovens regler om nedklassificering, jf. vejlovens § 12.

Der henvises til afsnit 3.1.1 i de almindelige bemærkninger og til lovforslagets § 2 med tilhørende bemærkninger.

Til § 13

Af *stk. 1* fremgår, at Københavns Kommune afholder alle omkostninger forbundet med anlægsprojektet nævnt i § 1, dog afholder Københavns Kommune ikke udgifterne til forberedelsen af videreførelsen til Østlig Ringvej og udgifterne til tunnelstrækningen fra øst for Færgehavsvej til Kattégatvej, der afholdes af selskabet Lynetteholmen. Hvis selskabet Lynetteholmen mod forventning ikke realiseres, må projektet tilpasses, og alternativ finansiering anvises. Københavns Kommune har finansieringsansvaret for den lange tunnelløsning, som følge af, at Nordhavnstunnelen er en kommunal vej jf. Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen fra 2014 og dertilhørende lov. Københavns Kommune har ikke finansieringsansvar og budgetrisiko ved forberedelsen til Østlig Ringvej.

Det følger af det foreslåede *stk. 2*, at betingelserne for afholdelse af udgifter under anlægsarbejdet, overdragelse af Nordhavnstunnelen og øvrige økonomiske forhold mellem transportministeren, Udviklingselskabet By & Havn I/S og Københavns Kommune reguleres nærmere i en samarbejdsaftale, som skal indgås, inden anlægsarbejdet kan udbydes. Når transportministeren bemyndiger Vejdirektoratet til at forestå anlægsprojektet som anlægsmyndighed, bemyndiges Vejdirektoratet samtidig til at indgå samarbejdsaftalen på ministerens vegne.

Bestemmelserne skal ses i sammenhæng med lovforslagets §§ 1 og 2, hvorefter anlægsprojektet udføres af transportministeren, i praksis af Vejdirektoratet, som efter færdiggørelse af anlægsprojektet

overdrager Nordhavnstunnel til Københavns Kommune som kommunevej, og i sammenhæng med § 12, stk. 1, hvorefter transportministeren er vejmyndighed under gennemførelsen af anlægsprojektet.

Som det fremgår af stk. 2, er det en betingelse for igangsættelse af anlægsprojektet, og konkret for at Vejdirektoratet udbyder anlægsarbejder forbundet med projektet, at der forinden er indgået bindende aftale om de økonomiske forhold som beskrevet i bestemmelsen.

Der henvises til afsnit 3.1.1 i de almindelige bemærkninger og til lovforslagets §§ 1-2 og 12 med tilhørende bemærkninger.

Til § 14

Med bestemmelsen i *stk. 1* foreslås det, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter loven skal være anlagt 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 om rigtigheden af en afgørelse efter loven ved domstolene. Fristen gælder ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse. Hvis en afgørelse måtte være behæftet med sagsbehandlingsmangler eller fejl, kan det indebære, at afgørelsen må tilbagekaldes og udstedes på ny, hvorefter der løber en ny frist for domstolsprøvelse.

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 vejlovens kapitel 2 a og regler udstedt i medfør heraf 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 nødvendige 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 til 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 her til, 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.

Det henvises herudover til afsnit 8.3 i de almindelige bemærkninger.

Til § 15

Det foreslås, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende. Det ønskes, at loven træder i kraft hurtigst muligt af hensyn til projektets fremdrift.