



Fremsat den 9. april 2014 af transportministeren (Magnus Heunicke)

## Forslag

til

### Lov om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven

(Supplerende miljømæssige vurderinger, bemyndigelser til at fastsætte regler om forurening og gener fra byggepladserne, kompensation til metrobyggepladsernes naboer, skattefritagelse for kompensation mv.)

#### § 1

I lov om en Cityring, jf. lov nr. 552 af 6. juni 2007, som ændret ved § 1 i lov nr. 526 af 27. maj 2013, foretages følgende ændringer:

1. I § 3, stk. 3, indsættes efter »Cityringen«: », jf. dog stk. 6 og 7«.

2. I § 3 indsættes som stk. 6 og 7:

»Stk. 6. Ved ændringer i anlægget af Cityringen, der kan være til skade for miljøet, afgør transportministeren, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse og eventuelt en miljøvurdering. Transportministeren forestår udarbejdelsen af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen og foretager offentliggørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for gennemførelsen af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen.«

3. I § 4, stk. 1, indsættes efter »transportministeren«: », jf. dog stk. 3«.

4. I § 4 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Transportministeren kan godkende en ændring i anlægget af Cityringen omfattet af § 3, stk. 6, efter høring af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

5. I § 4, stk. 3, der bliver stk. 4, indsættes efter »stk. 2«: » og 3«.

6. *Overskriften* til kapitel 6 affattes således:

#### »Kapitel 6

*Ekspropriation, kompensation samt miljø-, naturfrednings- og planlægningsmæssige hensyn«.*

7. Efter § 14 indsættes i kapitel 6:

»§ 14 a. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af Cityringen. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om Metroselskabet I/S' eller Metroselskabet I/S' entreprenørers egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

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

§ 14 b. Når transportministeren fastsætter regler efter § 14 a, fastsætter transportministeren samtidig regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde kompensation til beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 14 a. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

Stk. 2. Transportministeren kan fastsætte regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 14 a, genhusning eller overtagelse af deres ejendom. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig af de boliger, som kommunalbestyrelsen har anvisningsret til efter almenboligloven eller får til rådighed efter byfornyelsesloven. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler

om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør.

*Stk. 3.* Opnås der ikke en aftale mellem Metroselskabet I/S og den berettigede efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2 og § 14 a, stk. 1 og 2.

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

*Stk. 5.* Kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af stk. 1 og 2 samt erstatning og beløb ydet i forbindelse med genhusning, som er udbetalt eller udbetales af Metroselskabet I/S i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen, indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser i indtil 1 år efter Cityringens indvielse.

*Stk. 6.* Er der udstedt regler i medfør af stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af Cityringen.

**§ 14 c.** Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende arbejder m.v. til brug for etablering af Cityringen efter §§ 21 og 26 i lov om vandforsyning m.v., bekendtgørelse om vandindvinding og vandforsyning og bekendtgørelse om udførelse og sløjfning af borer og brønde på land samt afgørelser efter § 28 i lov om miljøbeskyttelse og bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2. Det samme gælder tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19, undtagen tilladelser, der vedrører oplægning eller anvendelse af overskudsmaterialer på fast form.

*Stk. 2.* Afgørelser som nævnt i stk. 1 kan påklages af Metroselskabet I/S til miljøministeren. Klage indgives skriftligt til kommunalbestyrelsen, som senest 3 uger efter modtagelse af klagen videresender denne til miljøministeren ledsaget af den påklagede afgørelse, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse, og en udtalelse med kommunalbestyrelsens bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter. Klage har ikke opsættende virkning.

*Stk. 3.* Træffer kommunalbestyrelsen ikke afgørelse som nævnt i stk. 1 inden for rimelig tid, efter at Metroselskabet I/S har indsendt de fornødne oplysninger til vurdering af sagen, kan miljøministeren endvidere efter anmodning fra Metroselskabet I/S beslutte at overtage sagen.

*Stk. 4.* Miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelsen at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter stk. 1-3, inden for den pågældende kommune.

*Stk. 5.* Kommunalbestyrelsen og miljøministeren skal underrette transportministeren, hvis Metroselskabet I/S uanset anmodning herom ikke leverer de oplysninger, der er nød-

vendige for behandlingen af en sag efter stk. 1-3. Transportministeren skal ligeledes underrettes om meddelte afslag og andre afgørelser, der kan have negativ betydning for fremdriften af etableringen af Cityringen.

*Stk. 6.* Miljøministerens afgørelser eller afgørelser truffet i henhold til en bemyndigelse kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 7.* § 65, stk. 4, og § 66, stk. 3, i lov om miljøbeskyttelse finder ikke anvendelse i sager om overtrædelse af afgørelser efter stk. 2 og 3.

*Stk. 8.* Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte regler om afskæring af klage over andre afgørelser end nævnt i stk. 1 truffet efter miljøbeskyttelsesloven eller vandforsyningsloven eller regler udstedt i medfør af disse love og om, at reglerne i stk. 2-7 finder tilsvarende anvendelse.«

**8. I § 15 indsættes som stk. 4:**

»*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for Trafikstyrelsens godkendelse efter stk. 1, herunder om krav til anmeldelse og dokumentation af byggearbejder. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om Trafikstyrelsens sagsbehandling, tilsyn og håndhævelse, herunder om, at tilsyn og håndhævelse skal foretages af Trafikstyrelsen efter regler i byggeloven.«

**9. Efter § 17 indsættes:**

»**§ 17 a.** Transportministerens afgørelser efter § 3, stk. 6, og § 4, stk. 3, kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

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

## Kapitel 9

### *Straf*

**§ 17 c.** I regler, der udstedes efter § 14 a, stk. 1, og § 15, stk. 4, kan der fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af bestemmelser i reglerne.

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

## Kapitel 10

### *Ikrafttræden*

### § 2

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 405 af 22. april 2013, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr. 1386 af 23. december 2012, § 9 i lov nr. 494 af 21. maj 2013, § 45 i lov nr. 1605 af 26. december 2013 og senest ved § 4 i lov nr. 274 af 26. marts 2014 foretages følgende ændring:

**1. I § 7 indsættes som nr. 29:**

»29) Kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 14 b, stk. 1 og 2, i lov om en Cityring, samt erstatning og beløb

ydet i forbindelse med genhusning, som i øvrigt udbetales af Metroselskabet I/S i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen.«

### § 3

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

*Stk. 2.* § 1 finder ikke anvendelse på klager over afgørelser efter lov om en Cityring, som er truffet inden lovens ikrafttrædelse. For sådanne klager finder de hidtil gældende regler anvendelse.

*Stk. 3.* § 1 finder ikke anvendelse på klager over afgørelser, som nævnt i § 14 c, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 7, som er truffet inden lovens ikrafttræden. For sådanne klager finder de hidtil gældende regler anvendelse.

*Stk. 4.* Klager over afgørelser, der er truffet efter miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt i medfør heraf, indtil transportministeren har fastsat regler efter § 14 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, færdigbehandles efter de hidtil gældende regler.

*Stk. 5.* § 2 har virkning for udbetalinger uanset udbetalingstidspunktet.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets indhold*
  - 2.1. *Supplerende VVM-redegørelse og miljøvurdering*
  - 2.2. *Regulering af forurening og gener fra byggeriet*
  - 2.3. *Kompensation for støjgener*
  - 2.4. *Regulering af bortledning af grundvand mv. i anlægsfasen*
  - 2.5. *Regulering af Trafikstyrelsens byggesagsbehandling mv.*
  - 2.6. *Klage og domstolsprøvelse samt forholdet til de eksisterende klagesager*
  - 2.7. *Skattefritagelse*
3. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Miljømæssige konsekvenser*
7. *Forholdet til EU-retten*
8. *Hørte myndigheder og organisationer*
9. *Sammenfattende skema*

### 1. Indledning

Det følger af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at såfremt den forventede tilbagebetalingstid for Metroselskabets gæld forøges med mere end 2 år i forhold til det hidtil godkendte, vil henholdsvis Finansudvalget og de to kommuners kompetente politiske organer få forelagt ejernes oplæg til håndtering heraf til godkendelse. Det følger ligeledes af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at forøgelse af anlægsudgiften ud over den på forhånd fastsatte tærskelværdi, som er større end 3 %, udløser en pligt for ejerne til at indhente en forudgående godkendelse af den ændrede anlægsudgift fra Finansudvalget og de to kommuners politiske organer. Metroselskabets bestyrelse har med brev af 18. februar 2014 vurderet, at usikkerheden om myndighedsforholdene og reguleringen af byggeriet med sandsynlighed indebærer, at projektets tidsplan ikke kan overholdes, og at der kan blive tale om en sådan forøgelse af anlægsomkostningerne, at de anførte overskridelser indtræffer. Der foreligger derfor en forpligtelse til handling for staten som medejer.

Regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti har den 21. februar 2014 indgået aftale om Klare rammer for byggeriet af Metrocityringen. Med dette lovforslag udmøntes denne aftale samt regeringens forpligtelse til handling efter lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Baggrunden for Metroselskabets vurdering af Cityringprojektet er, at der på en række kritiske områder er betydelig usikkerhed om de retlige rammer for at gennemføre anlæget af Cityringen og fortsat må forventes at være en sådan usikkerhed i hele den resterende anlægsperiode.

Natur- og Miljøklagenævnet ophævede den 7. november 2013 Københavns Kommunes påbud vedrørende udvidede arbejdstider på metrobyggepladsen ved Marmorkirken og hjemviste sagen til fornyet behandling i Københavns Kommune. Dette har medført, at arbejdet ikke kan gennemføres som forudsat i projektplanen. Dette er meget kritisk, da forsinkelser på metrobyggepladsen ved Marmorkirken slår direkte igennem i forhold til færdiggørelsen af hele projektet.

Endvidere har Natur- og Miljøklagenævnet den 5. februar 2014 afgjort, at Københavns Kommunes Borgerrepræsentations beslutning af 19. juni 2013 om rammerne for kommunens behandling af Metroselskabets ansøgninger om udvidede arbejdstider på Cityringen er ugyldig. Det har medført, at alle de påbud (støjdispensationer), som Københavns Kommune allerede har udstedt på baggrund af Borgerrepræsentationens beslutning, er ugyldige.

Klagesager indebærer betydelige risici og usikkerheder for Cityringprojektet. Metroselskabet I/S har oplyst, at der vil være behov for op til yderligere 100 påbud (støjdispensationer) i resten af anlægsperioden. Det skyldes, at der for hver byggeplads skal gives et nyt påbud, hver gang en ny anlægsfase skal påbegyndes. Hertil kommer, at påbud efter miljøbeskyttelsesloven, jf. Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser, bl.a. stiller en række krav til oplysningsgrundlaget, som i praksis har vist sig vanskelige at imødekomme på et passende tidligt tidspunkt i forhold til behovet for at kende vilkårene og dermed at kunne planlægge anlægsarbejdet inden for den forudsatte tidshorisont. Der foreligger endnu ikke et eneste eksempel på, at et påbud udstedt af de kommunale miljømyndigheder, som er blevet påklaget, er blevet godkendt af Natur- og Miljøklagenævnet.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at da VVM-redegørelsen for Cityringen blev udarbejdet, var det forventningen, at byggeriet – som det var tilfældet ved etableringen af den første metro – skulle reguleres af kommunernes generelle forskrifter for bygge- og anlægsarbejder suppleret med konkrete dispensationer og uden adgang til at påklage disse. De aktuelle klagesager var ikke forudsat ved projektets planlægning.

Der er endvidere opstået usikkerhed om mulighederne for håndtering af grundvand på arbejdspladserne. Der bortledes grundvand fra byggegruberne, men dette ledes tilbage til jorden umiddelbart uden for byggegruben for at undgå grundvandssænkninger, der er skadelige for den omkringliggende bebyggelse. Dette kræver imidlertid en tilladelse efter vandforsyningsloven, der kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet, hvilket efter loven har opsættende virkning. Såfremt der indgives klager, hvilket må forventes, vil det i sig selv kunne betyde omfattende forsinkelser for byggeriet, da arbejdet på byggepladserne må sættes helt i stå, hvis der ikke kan bortledes grundvand fra gruberne.

Det er Metroselskabets vurdering, at fortsatte klageforløb om såvel støj som grundvand kan forsinke projektet med op til 2-3 år, hvilket svarer til en fordyrelse på 2½ – 4½ mia. kr. Statens ejerandel af Metroselskabet I/S er 41,7 %, og staten hæfter forholdsmæssigt for projektets meromkostninger. Denne hæftelse er beløbsmæssigt ubegrænset.

Det hidtidige forløb har også vist, at det eksisterende lovgrundlag ikke er i stand til at håndtere en afhjælpning af generne ved byggeriet for de berørte naboer på en tilfredsstillende måde. Det er utvivlsomt, at naboerne til byggepladserne oplever byggeriet som meget generende, herunder ikke mindst i forhold til adgangen til at arbejde om aftenen og natten. Det bør derfor sikres, at anlægget af Cityringen sker på en måde, hvor støj og andre gener begrænses mest muligt, og hvor naboerne har mulighed for passende kompenserende foranstaltninger, f.eks. i form af støjisolering eller mulighed for at søge væk fra generne og den potentielt sundhedsfarlige belastning, der ligger heri.

De usikre retlige rammer, som er en konsekvens af det hidtidige forløb med stadig nye kommunale påbud, nye klagesager og nye underkendelser af de kommunale påbud ved Natur- og Miljøklagenævnet, er også til ulempe for de berørte beboere, som ikke får sikkerhed for, hvordan de er stillet i forhold til støjniveau, erstatninger, genhusningsmuligheder m.v., og ikke kan træffe dispositioner i forhold til at undgå generne fra anlægsarbejdet, idet vilkårene og tidsplanen hele tiden ændres, og forventet erstatning ikke udbetales.

Når byggeriet sættes delvist i stå som følge af klagesagerne, tilgodeses hensynet til den pågældende klager. Men standsningen risikerer at være til ulempe for andre beboere, som ønsker projektet gennemført hurtigst muligt, og som i kraft af erstatningerne har indrettet sig f.eks. ved at leje en anden bolig i den relevante periode, og som nu kommer økonomisk i klemme, fordi erstatningen ikke udbetales. Det er endvidere til ulempe for borgere og erhvervsliv i hovedstaden generelt, idet de betydelige miljømæssige og trafikale fordele ved Cityringen forsinkes.

Ekspropriationskommissionen traf den 10. juli 2013 beslutning om erstatning til beboerne for den udvidede arbejdstid. Afgørelsen indebærer, at der udbetales erstatninger på op til 20.000 kr. om måneden afhængigt af boligens størrelse og støjbelastning. Erstatningerne kan bruges til genhusning, støjisolering af boligen eller til ethvert andet formål efter beboernes ønsker. Natur- og Miljøklagenævnet har imidlertid lagt til grund, at det ikke er muligt at inddrage den økonomiske kompensation i afvejningen af hensyn efter miljøbeskyttelsesloven, heller ikke selv om kompensationen har et omfang, som muliggør genhusning i en anden bolig. Det forhold, at der udbetales erstatning, har således ingen betydning for afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven.

Det har endvidere givet anledning til vanskelige sundhedsfaglige overvejelser, om nogle naboer til metrobyggeriet som følge af støjen er udsat for sundhedsfare i relation til byfornyelseslovens regelsæt. Formålet med lovforslaget er derfor også at sikre, at der fastsættes genhusningsregler mv., som er nøje målrettet og tilpasset den foreliggende situation med metrobyggeri. Herudover har den erstatningsordning, som Ekspropriationskommissionen har truffet afgørelse om, givet anledning til særlige problemer for kontanthjælpsmodtagere, idet den som udgangspunkt fradrages i kontanthjælpen. Dette forhold har skabt usikkerhed om kontanthjælpsmodtageres muligheder for at anvende erstatningerne til genhusning og andre afværgeforanstaltninger. Tilsvarende usikkerhed vil gælde i forhold til modtagere af andre offentlige ydelser, f.eks. boligydelse eller førtidspension.

Den aktuelle situation indebærer således meget betydelige risici og usikkerheder i forhold til:

- Cityring-projektets fremdrift og økonomi
- Naboernes forhold og varigheden af byggeriets negative effekter

Dette lovforslag har et dobbelt formål. Dels at tilvejebringe et retligt grundlag for, at Cityring-projektet kan færdiggøres i overensstemmelse med de forudsætninger, der lå til grund for vedtagelsen af Cityring-loven. Dels at skabe rammer for, at generne for naboerne kan håndteres på en væsentligt mere målrettet måde, end det er tilfældet i dag, bl.a. gennem bedre mulighed for at kunne tilbyde genhusning til de mest belastede naboer.

Lovforslaget indeholder følgende hovedelementer:

For det første tydeliggøres det, at transportministeren kan gennemføre supplerende VVM og miljøvurdering af ændringer i byggeriets anlægsfase (afsnit 2.1.). Det er hensigten, at der gennemføres en supplerende VVM inklusive normal offentlighedsfase og høring (8 uger) om virkningerne på miljøet af de ændringer i metrobyggeriets anlægsfase, som Metroselskabet I/S som bygherre har anmeldt. Transportministeriet har tidligere vurderet, at en supplerende VVM ikke er nødvendig, men i sammenhæng med en ændret reguleringsmodel er det vurderingen, at det vil være ønskeligt at have et nyt VVM-grundlag for den nye regulering.

For det andet overgår Cityringens byggepladser til en sammenhængende og generelt fastsat regulering af forurening og gener, herunder navnlig støj, i stedet for den nuvæ-

rende, konkrete regulering af hver fase og byggeplads efter miljøbeskyttelsesloven (afsnit 2.2.). Reguleringen udstedes som bekendtgørelse af transportministeren og baseres på resultatet af den supplerende VVM samt de politiske beslutninger om udvidet arbejdstid truffet i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, dog således at det ændrede grundlag skal gælde indtil færdiggørelsen af Cityringen, inklusive afgreningen til Nordhavnen. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune udøver fortsat tilsynet med byggeriet, men miljøbeskyttelseslovens regler vedrørende de i bekendtgørelsen regulerede forhold, herunder klageadgangen til Natur- og Miljøklagenævnet, vil ikke længere finde anvendelse, da der er tale om en generel regulering og ikke om konkrete afgørelser. Dette skaber sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere i resten af anlægsperioden. Endvidere ændres kompetence og klageveje for sager om grundvandsarbejder.

For det tredje får naboerne til byggepladserne bedre muligheder for at undgå eller kompenseres for generne fra byggeriet (afsnit 2.3.):

- Kompensationen til naboerne forbedres. Kompensationen tager fortsat udgangspunkt i Ekspropriationskommissionens afgørelse, men baseres på den tilladte støj og ikke den faktiske støj i de enkelte faser af byggeriet.
- Der skabes bedre muligheder for midlertidig genhusning. Alle naboer, der ligger i den højeste kategori med hensyn til kompensation, får krav på genhusning. Der genhuses kun efter ønske fra beboerne, hvorfor den potentielt tvangsmæssige genhusning efter byfornyelsesloven ikke finder anvendelse i forhold til støj. Ved en genhusningsaftale udbetales der ikke kompensation, men Metroselskabet betaler omkostningerne til erstatningsboligen samt rimelige flytteudgifter. Beboeren betaler omkostningerne til den hidtidige bolig og har adgang til den hidtidige bolig i genhusningsperioden, idet den dog ikke kan genudlejes eller i øvrigt anvendes til beboelse.
- Kompensationsbeløb indgår ikke i vurderingen af retten til eller størrelsen af offentlige ydelser. Der indføres en regel, der sikrer, at kompensation og udbetalinger i forbindelse med genhusning, som er udbetalt af Metroselskabet I/S til modtagere af ydelser fra det offentlige, ikke anses for hverken indtægt eller formue, som kan føre til tab af retten til en offentlig ydelse mv. eller nedsættelse af en sådan ydelse.

Metroselskabet skønner, at ovenstående initiativer samlet vil koste ca. 300 mio. kr. Disse omkostninger afholdes af Metroselskabet I/S.

## 2. Lovforslagets indhold

### 2.1. Supplerende VVM-redegørelse og miljøvurdering

#### 2.1.1. Nye regler om supplerende miljømæssige vurderinger mv.

Cityring-byggeriet er omfattet af reglerne om vurdering af virkningerne for 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 (EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1), herefter »VVM-direktivet«.

De planvedtagelser, der ligger til grund for projektet, er endvidere omfattet af reglerne om miljøvurdering efter Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (EU-Tidende 2001, nr. L 197, side 30), herefter »SMV-direktivet«.

VVM-direktivet er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder i planloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 587 af 27. maj 2013 om planlægning med senere ændringer, og VVM-bekendtgørelsen, som er udstedt i medfør af bl.a. planloven. Disse regler er på nogle områder fraveget i Cityring-loven. Således indebærer Cityring-loven, at planloven og VVM-bekendtgørelsens bestemmelser om kompetence i spørgsmål om VVM-reglerne og planlovens regler om Natur- og Miljøklagenævnets kompetence til at behandle klager over VVM-spørgsmål ikke finder anvendelse for afgørelser truffet efter Cityring-loven, idet denne lov henlægger kompetencen som godkendelsesmyndighed vedrørende VVM-spørgsmål til transportministeren uden klageadgang til nævnet. Desuden indeholder Cityring-lovens §§ 3 og 4 fravigelser af planlovens almindelige regler om VVM-processen og godkendelsen af anlægget. Derimod er VVM-bekendtgørelsens regler om krav til indholdet af en VVM-redegørelse ikke fraveget i Cityring-loven.

De særlige regler i Cityring-lovens §§ 3 og 4 gælder dog ikke for VVM-proceduren i forbindelse med anlægget af afgreningen til Nordhavnen, jf. nedenfor.

SMV-direktivet er gennemført i dansk ret i miljøvurderingsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 939 af 3. juli 2013 om miljøvurdering af planer og programmer med senere ændringer, samt regler udstedt i medfør af denne lov. Miljøvurderingslovens regler om miljøvurdering af planer og programmer finder anvendelse ved kommuneplanlægningen for Cityringen.

Efter § 3, stk. 3, i den gældende lov om en Cityring har Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i fællesskab udarbejdet en VVM-redegørelse, og herunder foretaget høring og gennemført en miljøvurdering, for hele Cityringen. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har efter § 4, stk. 1, forelagt en koordineret indstilling om godkendelse af anlægget for transportministeren, som i henhold til lovens § 4, stk. 2, har godkendt den endelige linjeføring samt udformningen og placeringen af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. efter høring af de to kommuner og Folketingets Trafikudvalg.

VVM- og SMV-reglerne stiller bl.a. krav om, at ændringer af programmer, planer eller projekter, der er omfattet af et af direktiverne, og hvor ændringen kan være til skade for miljøet, underkastes en vurdering (en såkaldt »screening«) for at afklare, om ændringen skal udløse en fornyet og supplerende vurdering i henhold til de i direktiverne foreskrevne procedurer. Denne pligt gælder i forhold til VVM-direktivet ikke kun for ændringer i det færdige projekt, men også

ved væsentlige ændringer i udførelsen af projektet (anlægsfasen).

Den gældende Cityring-lov indeholder ikke bestemmelser om screening og udarbejdelse af en supplerende VVM-redegørelse og/eller miljøvurdering. Reglerne er blevet administreret sådan, at det er transportministeren, der efter de gældende bestemmelser i Cityring-loven har taget stilling til, om en given ændring i anlægsfasen udløste en screening, og som i givet fald skulle gennemføre screeningen.

Lovforslagets § 1, nr. 1 - 5, har til formål at fastholde denne ordning og forankre den i Cityring-lovens bestemmelser. Ordningen svarer i vidt omfang til, hvad der gælder for andre bygge- og anlægsprojekter efter de almindelige regler i bl.a. planloven og VVM-bekendtgørelsen, idet der dog er taget hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for Cityring-byggeriet. De foreslåede bestemmelser påtænkes kun anvendt til at håndtere ændringer i byggeriets anlægsfase. Det er ikke hensigten, at der skal afviges fra den fastlagte linjeføring mv.

Metroselskabet I/S skal som bygherre anmelde ændringer i byggeriets anlægsfase, der kan være til skade for miljøet. Transportministeren vurderer herefter anmeldelsen i forhold til det, der oprindeligt er vurderet i VVM-redegørelsen og miljøvurderingen, og afgør, om disse ændringer udløser pligt til en fornyet VVM- og/eller eventuelt en SMV-behandling. Transportministerens afgørelse herom (screeningen) skal træffes i overensstemmelse med de almindelige kriterier i VVM-bekendtgørelsens § 3, jf. bilag 3 til bekendtgørelsen, og - hvis det er nødvendigt med nye planvedtagelser, jf. nedenfor - miljøvurderingslovens § 4, jf. lovens bilag 2. Transportministeren udarbejder i givet fald den supplerende VVM-redegørelse og miljøvurdering. Transportministeren kan anmode Metroselskabet I/S om at give de oplysninger og foretage de undersøgelser, som er nødvendige for vurderingen af de miljømæssige konsekvenser af de anmeldte ændringer i byggeprocessen.

Cityring-byggeriet er ét sammenhængende projekt, som foregår i to forskellige kommuner. Det findes hensigtsmæssigt, at en eventuel supplerende VVM-redegørelse og miljøvurdering udarbejdes af én enhed med koordination af de to kommuner. Som det fremgår af forslaget til § 4, stk. 3, skal Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune høres over en eventuel supplerende VVM-redegørelse og en eventuel miljøvurderingsrapport. De omfattede ændringer vil normalt ikke nødvendiggøre nye planvedtagelser i de to kommuner, da bestemmelserne som anført alene vedrører ændringer af byggeaktiviteterne i anlægsfasen af projektet. Det vil derfor også være sjældent, at en supplerende miljøvurdering vil være aktuel.

Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om gennemførelsen af VVM-proceduren og miljøvurderingen. Bemyndigelsen kan anvendes til at fastsætte konkrete fravigelser af de almindelige procedureregler i VVM-bekendtgørelsen, herunder om høringsfristen, hvis det er nødvendigt af hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for Cityring-byggeriet. Bemyndigelsen kan endvidere udnyttes til at fastsætte regler om, hvorledes VVM-proceduren og en eventuel

miljøvurdering gennemføres efter en koordineret eller fælles procedure. Reglerne vil skulle fastsættes i overensstemmelse med VVM-direktivet.

Efter høringen behandler ministeren de indkomne hørings svar og tager på den baggrund stilling til, om ændringerne i byggeriets anlægsfase kan godkendes. Godkendelsen træder i stedet for den ændring af VVM-tilladelsen, der ville være gennemført efter de almindelige regler i lov om planlægning og VVM-bekendtgørelsen.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 2 - 5, og bemærkningerne hertil.

De foreslåede regler om supplerende miljømæssige vurderinger af ændringer i anlægget af Cityringen (lovforslagets § 1, nr. 2-5) vil ikke gælde for ændringer i byggeriet af afgang fra Cityringen til Nordhavnen, jf. den gældende lov om en Cityring kapitel 3 a, som blev indsat ved lov nr. 526 af 27. maj 2013 om ændring af lov om en Cityring mv. (Afgang fra Cityringen til Nordhavnen). Det skyldes, at de særlige regler i Cityring-lovens §§ 3 og 4 om udarbejdelse af VVM og eventuel miljøvurdering samt godkendelse af anlægget ikke finder anvendelse på anlægget af afgang til Nordhavnen, idet VVM-proceduren for denne del af anlægget følger de almindelige regler i planlovgivningen. Der henvises herved til den gældende Cityring-lovs § 5 a, stk. 3, hvorefter bl.a. bestemmelserne i lovens §§ 3-5 ikke finder anvendelse på afgang fra Cityringen til Nordhavnen. Det er således Københavns Kommune, der som planmyndighed udarbejder kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og eventuel miljøvurdering, og som giver VVM-tilladelse til udførelsen af afgang.

De øvrige regler i lovforslaget, herunder de foreslåede bestemmelser om udstedelse af regler om forurening og gener fra byggepladserne, kompensation mv. (lovforslagets § 1, nr. 7), vil efter forslaget også finde anvendelse på anlægget af afgang til Nordhavnen.

### *2.1.2. Supplerende VVM-redegørelse om anmeldte ændringer i anlægsfasen*

Som anført i afsnit 2.1.1. er det hensigten at gennemføre en supplerende VVM vedrørende virkningerne på miljøet af de ændringer i metrobyggeriets anlægsfase, som Metroselskabet I/S som bygherre har anmeldt, herunder om udvidet arbejdstid på bygge- og tunnelarbejdspladser. Det er endvidere hensigten at indlede VVM-processen og sende den supplerende VVM-redegørelse i høring allerede forud for dette lovforslags vedtagelse og ikrafttræden. VVM-redegørelsen vil efter høring mv. kunne danne grundlag for transportministerens godkendelse af en ændring i anlægget af Cityringen efter de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 4 og 5.

Den supplerende VVM-redegørelse udarbejdes af transportministeren, som vil anmode Metroselskabet I/S om at give de oplysninger og foretage de undersøgelser, som er nødvendige for en vurdering af de miljømæssige konsekvenser af de anmeldte ændringer i byggeprocessen. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune høres over den supplerende VVM-redegørelse, men kommunerne får ikke et

ansvar for udarbejdelsen af redegørelsen eller gennemførelsen af VVM-proceduren.

Processen gennemføres i overensstemmelse med den gældende Cityring-lov, hvorefter transportministeren er VVM-myndighed. Bestemmelsen i den gældende lovs § 3, stk. 3, om, at Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune i fællesskab forestår udarbejdelse af en VVM-redegørelse, angår processen for den oprindelige VVM-redegørelse for Cityringen, men ikke tilvejebringelse af en supplerende redegørelse om ændringer i byggeriets anlægsfase.

De omfattede ændringer i byggeprocessen vil ikke nødvendiggøre nye planvedtagelser i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, herunder ændringer af de kommunep lanretningslinjer for Cityringen, som de to kommuner tilvejebragte ved kommuneplantillæg i 2008-09. Det bemærkes herved, at de omhandlede ændringer i metrobyggeriets anlægsfase alene vedrører udførelsesmåden for byggeriet og ikke vil påvirke Cityringens linjeføring, udformning og placering af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakete mv.

Når den supplerende VVM-redegørelse er udarbejdet, offentliggøres redegørelsen af transportministeren med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder, herunder Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. Der vil, i overensstemmelse med VVM-bekendtgørelsens § 6, stk. 2, blive fastsat en høringsfrist på mindst 8 uger.

Transportministeren vil - når høringsfristen er udløbet, og lovforslaget er vedtaget - i givet fald godkende en ændring af anlægsprocessen for Cityringen inden for rammerne af den supplerende VVM-redegørelse. Transportministerens godkendelse vil således blive meddelt i henhold til bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 4 (forslaget til § 4, stk. 3), på grundlag af den foretagne høring. I lighed med ordningen efter den gældende lov vil ministerens godkendelse træde i stedet for en VVM-tilladelse efter planloven, jf. bestemmelsen i lovforslagets § 1, nr. 5 (forslaget til § 4, stk. 4).

Senest på tidspunktet for transportministerens godkendelse efter lovforslagets § 1, nr. 4 (§ 4, stk. 3), vil ministeren tage stilling til, om godkendelsen forudsætter en supplerende miljøvurdering efter miljøvurderingsloven. Det er Transportministeriets foreløbige vurdering, at det ikke bliver aktuelt med en supplerende miljøvurdering, bl.a. fordi ændringerne omfattet af godkendelsen ikke vil nødvendiggøre nye planvedtagelser i de to kommuner, jf. ovenfor.

Den supplerende VVM-redegørelse vil også danne baggrund for den forventede fastsættelse af de endelige grænseværdier for støj mv. i regler udstedt i henhold til bestemmelsen i forslaget til § 14 a, stk. 1 (lovforslagets § 1, nr. 7).

Transportministerens godkendelse og de generelle regler udstedt efter forslaget til § 14 a, stk. 1, vil herefter danne rammer om arbejdet i anlægsfasen for så vidt angår forurening og gener fra byggeriet.

## 2.2. Regulering af forurening og gener fra byggeriet

Ved større infrastrukturprojekter kan det ofte være nødvendigt at fravige den almindelige miljøregulering i større eller mindre omfang for at kunne realisere projektet. Der kan f.eks. henvises til anlægsloven vedrørende en ny jernbane mellem København og Ringsted, hvor der er tilvejebragt en hjemmel til at fravige forbud eller påbud meddelt af kommunerne efter miljøbeskyttelsesloven med henblik på at undgå forsinkelse og fordyrelse af anlægsarbejdet, jf. § 3 i lov nr. 527 af 26. maj 2010.

Cityring-loven henlægger allerede i dag visse kompetencer vedrørende natur og miljø til transportministeren. Efter Cityring-lovens § 14 varetages de naturfredningsmæssige hensyn vedrørende anvendelse af arealer i forbindelse med projektering og anlæg af Cityringen således alene ved Cityring-loven, herunder den i § 3 beskrevne procedure om VVM-redegørelse mv., og transportministerens regler, der udstedes efter § 3, stk. 1. Det følger bl.a. af bestemmelsen, at naturbeskyttelsesloven ikke vil være til hinder for, at der f.eks. under søer kan udføres tunnelbaneanlæg, og at der til gennemførelsen af sådanne anlæg træffes de midlertidige foranstaltninger, der måtte være brug for, herunder midlertidig spærring eller tørlægning af søen.

Forurening og gener, herunder ulemper, (støj, vibrationer mv.) fra Cityring-byggeriet er imidlertid efter den gældende lov fortsat reguleret af miljøbeskyttelsesloven samt regler og påbud udstedt i medfør heraf. Disse regler administreres af henholdsvis Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune således, at de maksimalt tilladte emissioner reguleres fase for fase i byggeriet på byggeplads for byggeplads på de i alt 21 byggepladser.

Byggeriet har endvidere hidtil været reguleret forskelligt i de to kommuner. I Frederiksberg Kommune anses byggeriet for omfattet af kommunens regler for bygge- og anlægsaktiviteter (Forskrift for begrænsning af støjende og støvende bygge- og anlægsarbejder), der har hjemmel i miljøaktivitetsbekendtgørelsen, jf. bekendtgørelse nr. 639 af 13. juni 2012 om miljøregulering af visse aktiviteter. Frederiksberg Kommune har dog samtidig meddelt en række dispensationer fra forskriften til udvidet arbejdstid på visse af byggepladserne. I Københavns Kommune anses byggeriet ikke for omfattet af den forskrift for bygge- og anlægsaktiviteter, der gælder i kommunen. Københavns Kommune har derfor besluttet at meddele en række konkrete påbud til enkelte byggepladser efter miljøbeskyttelseslovens § 42. Klager over påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42 har som udgangspunkt opsættende virkning, medmindre kommunen eller nævnet bestemmer andet. Frederiksberg Kommune har i februar 2014 afgjort, at aftenarbejde på byggepladserne i kommunen skal reguleres med påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42.

Cityringen er et af de største danske infrastrukturprojekter i nyere tid. Den samlede anlægssum udgør i størrelsesorden 20 mia. kr. Anlægsperioden løber over 6-7 år. Projektets gennemførelse er et kompliceret puslespil, som stiller meget høje krav til organiseringen, herunder planlægning af udbud, kontraktindgåelser og -opfølgning til de enkelte anlægsfaser.



Det er med andre ord helt afgørende for, at projektet kan gennemføres rettidigt og inden for de forudsatte økonomiske rammer, at der er så få uforudsigelige faktorer som muligt. De klageforløb, som har fundet sted indtil videre, har haft væsentlige negative konsekvenser for projektets tidsplan og samlede økonomi, og der er således behov for at tilvejebringe en mulighed for at sikre projektets fremdrift.

Projektet forudsætter, at de enkelte byggepladser færdiggøres planmæssigt, fordi en station skal være klar til at modtage tunnelboremaskinerne, når disse kommer frem til stationen. Hvis ikke stationen er klar, må videre tunnelboring vente, indtil stationen er klar til at modtage boremaskinen, hvorved hele projektet forsinkes. Forsinkelser på enkelte byggepladser kan derfor have meget store konsekvenser for det samlede projekt. Der er samtidig en naturlig grænse for, hvilke ressourcer i form af mandskab og materiel der kan arbejde samtidig på det enkelte arbejdssted på grund af de givne fysiske rammer på hver byggeplads. Der kan derfor kun til en vis grænse ske forcering ved indsats af flere ressourcer på den enkelte byggeplads.

Samlet set er det derfor meget uhensigtsmæssigt, at hver fase på hver enkelt af Metroselskabets byggepladser skal reguleres individuelt, og at byggeriet kontinuerligt kan forsinkes meget væsentligt på grund af klagesager, der efter loven i udgangspunktet har opsættende virkning.

Det foreslås på den baggrund i forslaget § 1, nr. 7, i § 14 a, at transportministeren - på linje med Cityring-lovens § 14 om naturbeskyttelseshensyn - fremover får adgang til at regulere den maksimalt tilladte forurening og gener fra byggeriet af Cityringen. Sådanne grænseværdier fastsættes generelt i en forskrift på linje med den ordning, der gælder i dag efter miljøaktivitetsbekendtgørelsen, men således at reglerne er specifikt rettet mod Cityringens 21 byggepladser og tunnelarbejdspladser.

Grænseværdier for byggepladserne og tunnelarbejdspladserne vil så vidt muligt basere sig på kendte vejledende maksimale grænseværdier fra bl.a. Miljøstyrelsen, men bestemmelsen åbner op for, at der kan gives adgang til fravigelser, f.eks. således at der i forhold til støj kan arbejdes med udvidet arbejdstid. Baggrunden er, at Cityringen til forskel fra f.eks. de store faste broforbindelser anlægges i et bynært område. Selv om der generelt er stort fokus på at reducere f.eks. støjgenerne mest muligt ved at gøre brug af en række forskellige støjdæmpende tiltag, herunder etablering af støjdæmpende byggehegn/boligisolering, information af naboer og genhusning, er det i praksis vanskeligt at holde navnlige støjen under de vejledende støjgrænser ved et stort anlægsarbejde som Cityringen. Det skyldes, at der er relativt få muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og at arbejdet nødvendigvis må udføres tæt på boligområder.

Det er som nævnt i indledningen (afsnit 1) hensigten, at bestemmelsen vil blive udnyttet til at fastsætte regler, der regulerer den fremtidige maksimale støj på en måde, hvor der i videre omfang end forudsat tidligere åbnes mulighed for at arbejde med udvidet arbejdstid (med støj) på byggepladserne. Grænserne for den maksimalt tilladte støj fra byggeplad-

serne skal i den forbindelse ikke fastsættes efter en konkret vurdering for hver byggeplads, som tilfældet er i dag.

Grænserne skal i stedet fastsættes under hensyn til, hvad der samlet set skønnes rimeligt og realistisk ud fra på den ene side hensynet til fremdriften af byggeriet og på den anden side hensynet til naboerne. Herudover indgår den supplerende VVM-redegørelse. Når grænsen for f.eks. støj er sat, påhviler det Metroselskabet I/S og dets entreprenører at overholde den og kunne dokumentere det. Overtrædelse af grænsen er således et håndhævelsesspørgsmål.

Den forurening og de gener, der åbnes op for fra byggepladserne, vil i øvrigt i udgangspunktet ligge inden for det, der er beskrevet i den eksisterende VVM-redegørelse og den eksisterende miljøvurdering af Cityring-projektet. Inden der udstedes regler efter forslaget til § 14 a, skal transportministeren imidlertid afgøre, om der skal foretages supplerende miljømæssige vurderinger, jf. den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 2. Det vil normalt kun være påkrævet at tilvejebringe en supplerende VVM-redegørelse, og ikke en miljøvurdering efter miljøvurderingsloven, i forhold til ændringer i byggeriets anlægsfase. Det skyldes, at ændringer i anlægsfasen normalt ikke vil nødvendiggøre nye planvedtagelser i Frederiksberg og/eller Københavns Kommune, jf. også afsnit 2.1.1. ovenfor.

Regler om forurening og gener udstedt i medfør af forslaget til § 14 a, stk. 1, vil heller ikke i sig selv skulle miljøvurderes efter SMV-reglerne, fordi de generelle regler ikke vil have karakter af planer eller programmer, som sætter rammer for fremtidige anlægstilladelser.

I det omfang transportministeren udsteder regler - herunder om støj - overgår byggepladserne til udelukkende at være reguleret af disse regler. Det følger derfor af lovforslaget (forslaget til § 14 a, stk. 2), at miljøbeskyttelsesloven og regler samt afgørelser, dvs. påbud, forbud og dispensationer udstedt i medfør heraf, ikke længere skal finde anvendelse på forurening og gener fra anlægget af de dele af Cityringen, der omfattes af regler udstedt af transportministeren. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune har herefter ikke opgaven med at regulere de enkelte byggepladser og faser i byggeriet individuelt efter miljøbeskyttelseslovens regler.

Grænseværdierne i de regler, der er udstedt af transportministeren, vil i udgangspunkt blive udtrykt ud fra den metodik, der følger af de almindelige regler, herunder i forhold til støj bl.a. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993, »Beregning af ekstern støj fra virksomheder«.

Grænserne for støj vil således være angivet som det ækvivalente, korrigerede støjniveau i dB(A). For dagperioden kl. 07.00-18.00 skal grænseværdien overholdes inden for det mest støjbelastede tidsrum på 8 timer. For aftenperioden kl. 18.00-22.00 skal grænseværdierne overholdes inden for den mest støjbelastede time. For natteperioden kl. 22.00-07.00 skal grænseværdierne overholdes inden for den mest støjbelastede halve time. Der kan dog foretages tilpasninger i metoderne som følge af byggeriets og den respektive forurening eller genes karakter, idet der f.eks. i forhold til støj ef-

ter forholdene kan undlades en korrektion (tillæg) for tone og impuls og undlades en særlig grænse for lavfrekvent støj.

Selve grænseværdien i reglerne - dvs. i forhold til støj f.eks. »70 dB (A)« - vil som nævnt blive fastsat efter et samlet skøn og på baggrund af en supplerende VVM-redegørelse. Transportministeren hører Sundhedsstyrelsen og i relevant omfang miljøministeren samt offentligheden, inden der udstedes regler efter den foreslåede bestemmelse i § 14 a.

De udstedte regler skal overholdes af Metroselskabet I/S samt i praksis dets forskellige entreprenører. Der vil blive fastsat regler om, at Metroselskabet I/S og/eller selskabets entreprenører for egen regning skal gennemføre egenkontrol i form af støjmålinger, beregninger mv., eller lade egenkontrollen gennemføre af sagkyndige, samt indberette sådanne målinger mv. til kommunerne som tilsynsmyndigheder, eventuelt efter regler i miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven. Der vil endvidere blive fastsat regler om tilsyn, håndhævelse og straf, og det er hensigten, at tilsyn og håndhævelse i form af påbud og forbud som hidtil skal foretages af kommunerne - evt. efter reglerne i eller udvalgte regler fra - miljøbeskyttelseslovens kapitel 9.

Der henvises i øvrigt til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 7, vedrørende § 14 a, stk. 1-3, og bemærkningerne hertil.

### 2.3. Kompensation for støjgener

#### 2.3.1. Indledning

Efter naboetlige regler skal naboer til fast ejendom have erstatning, hvis de udsættes for gener og ulemper, der overstiger, hvad der må tåles som led i den almindelige samfundsudvikling. Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne har den 10. juli 2013 truffet beslutning om principperne for fastsættelse af erstatning til beboere, der er udsat for gener og ulemper som følge af den udvidede arbejdstid på Cityring-byggeriet.

Kommissionen har vurderet, at beboerne er berettiget til erstatning, når støjen fra arbejderne på metrobyggepladserne overstiger et gennemsnitligt udendørs støjniveau på 55 dB(A) om aftenen og natten. For støj mellem 55 og 60 dB(A) om aftenen ydes der dog ikke erstatning, fordi beboerne samtidig er blevet tilbudt forskellige aflastningsmuligheder. Der ydes ikke erstatning for arbejde om dagen, herunder i weekenden og på helligdage. Størrelsen af erstatningen afhænger efter principbeslutningen af den gennemsnitlige støjbelastning for den pågældende ejendom. Dette gennemsnitlige støjniveau fremgår af støjudbredelseskort, som udarbejdes for hver byggeplads for hver enkelt af de anlægsfaser, som den udvidede arbejdstid omfatter.

Det fremgår af principbeslutningen, at Ekspropriationskommissionen har fastsat erstatningerne ud fra den betragt-

ning, at det vil være nødvendigt at tilkøbe afværgeforanstaltninger, for at beboerne kan få dagligdagen til at hænge sammen, og at det for de beboere, der bliver mest berørt af støjen, kan være nødvendigt at leje en erstatningsbolig i en periode. Erstatningen ydes til de berørte beboere, således at de har mulighed for fortsat at få dagliglivet til at fungere, mens der arbejdes med de udvidede arbejdstider på metrobyggepladserne.

Lovforslaget lægger op til, at der indføres en lovbestemt kompensationsordning til beboerne, som i det væsentlige viderefører den hidtidige ordning. Lovforslaget indebærer imidlertid en væsentlig forbedring, idet compensationen fremover vil blive udbetalt på baggrund af det tilladte støjniveau (opgjort ved den enkelte lejligheds facade) ifølge de af transportministeren fastsatte regler efter forslaget til § 14 a, og ikke - som i dag - (erstatning) på baggrund af den gennemsnitlige faktiske støjbelastning ved facaden.

Når transportministeren efter forslaget til § 14 a fastsætter regler om forurening og gener, herunder maksimalt tilladte støjniveauer, indeholder lovforslaget samtidig en pligt for ministeren til at fastsætte regler om compensation efter § 14 b. Transportministeren kan dog i reglerne bestemme, at der ikke skal ydes compensation, hvis byggeriet på en byggeplads er retligt afskåret fra at blive foretaget i en kortere eller længere periode.

Kompensationsordningen er et tilbud til naboerne. Transportministerens regler vil derfor kun gælde fremadrettet og vil ikke gribe ind i de eksisterende aftaler, herunder i de mange eksisterende aftaler om erstatning i anledning af støj. Transportministeren kan omvendt fastsætte i reglerne, at compensation efter lovforslagets regler kun kan modtages, hvis beboeren frivilligt går med til at opsiges den gældende aftale.

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

#### 2.3.2 Kompensationens størrelse og omfang

Det er hensigten, at compensation - ligesom i dag - vil skulle udmåles ud fra antallet af værelser i den enkelte lejlighed (en gennemsnitlig husleje, som svarer til genhusningsudgiften), og den støj, vedkommende ejendom udsættes for (støjniveauet på lejlighedens facade), jf. oversigterne nedenfor. Kompensationsniveauet svarer til Ekspropriationskommissionens principbeslutning vedrørende de naboetlige regler, dog således at det er det maksimalt tilladte støjniveau ifølge regler udstedt af transportministeren efter § 14 a, der er bestemmende for compensationens størrelse, og ikke det gennemsnitlige støjniveau på lejlighedens facade.

### Maksimal compensation pr. måned

Antal værelser	Maksimal compensation (100 %)
1	5.000 kr.

2	7.500 kr.
3	10.000 kr.
4	15.000 kr.
Over 4	20.000 kr.

### **Oversigter over kompensationens størrelse (procent af maksimal kompensation)**

#### **Kompensation pr. måned, døgnarbejde (kl. 18.00-07.00)**

Støjniveau	$55 < \text{dB(A)} \leq 60$	$60 < \text{dB(A)} \leq 65$	$65 < \text{dB(A)}$
Procent	35 %	50 %	100 %

#### **Kompensation pr. måned, aftenarbejde (kl. 18.00-22.00)**

Støjniveau	$60 < \text{dB(A)} \leq 65$	$65 < \text{dB(A)} \leq 70$	$70 < \text{dB(A)} \leq 75$	$75 < \text{dB(A)}$
Procent	20 %	35 %	50 %	100 %

Kompensation udbetales enten for døgnarbejde eller aftenarbejde og skal altså ikke sammenlægges, ligesom der ikke ydes kompensation for forurening og gener om dagen. Hvis en beboer modtager kompensation for døgnarbejde, dækker kompensationen således også generne ved aftenarbejde.

Kompensation er fastsat ud fra støjen, men forudsættes at dække samtlige gener forbundet med metrobyggeriet i den periode, som kompensationen vedrører, herunder gener i form af støj, lastbilkørsel og trafik i øvrigt, støv, lys, vibrationer, muddersprøjt, manglende ventilation mv. Skader på bygninger mv. er dog ikke omfattet. Der vil - ligesom i dag - blive fastsat særlige regler for højerelejligheder mv.

Hvis transportministeren foretager ændringer i reglerne fastsat efter § 14 a, stk. 1, og der åbnes op for f.eks. en højere støj end den, der ligger til grund for den hidtil udbetalte kompensation, justeres kompensationen fra det tidspunkt, hvor ændringerne træder i kraft. Det er hensigten, at transportministeren fastsætter nærmere regler om det praktiske forløb i den forbindelse.

Der er ikke med kompensationsordningen tiltænkt nogen ændring af adgangen til de aflastningsmuligheder, som i dag stilles til rådighed for beboerne i tillæg til erstatning efter de naboretlige regler. Disse forudsættes opretholdt som et tilbud fra Metroselskabet I/S' side.

#### **2.3.4. Behandling af anmodninger om kompensation, udbetaling mv.**

Transportministeren vil fastsætte nærmere regler om proceduren for anmodning om og udbetaling af kompensation.

I praksis vil ordningen skulle administreres sådan, at Metroselskabet I/S orienterer alle de omfattede beboere om miljøreglerne fastsat i medfør af den foreslåede § 14 a og om den tilknyttede kompensationsordning. Metroselskabet I/S foretager endvidere i relevant omfang offentlig annoncering af kompensationsordningen på f.eks. Metroselskabet I/S' hjemmeside og ved byggepladserne med støjudbredelseskort mv., der viser udbredelsen af den maksimalt tilladte støj.

Orientering til dem, der vurderes at være berettiget til kompensation, sker ved individuelle henvendelser vedlagt et støjudbredelseskort for den pågældende byggeplads. Støjudbredelseskortene skal være udarbejdet af et akkrediteret firma, som er godkendt til at udføre beregninger i overensstemmelse med retningslinjerne i Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993, »Beregning af ekstern støj fra virksomheder« og forudsættes at være i overensstemmelse med vejledningen. Kortene har dog primært et oplysende sigte, og enhver, der er uenig, kan indbringe sagen for Ekspropriationskommissionen, jf. afsnit 2.3.5 nedenfor.

Ligesom i dag vil det endvidere være Metroselskabet I/S, der fremsender de konkrete tilbud om kompensation til beboeren efter nærmere regler. Det kan i den forbindelse bl.a. bestemmes, at kompensationsbeløb skal udbetales allerede i forbindelse med tilbuddet til beboeren, og at beboere, der ikke reagerer, skal anses for at have accepteret tilbuddet. Derudover vil der blive fastsat regler om, at beboerne skal legitimere sig, om afgivelse af oplysninger, herunder kontooplysninger, og om udbetalingen. Det er tanken, at kompensationen udbetales på baggrund af tilbuddet, hvis det er udtrykkeligt eller stiltiende accepteret af beboeren. Der er ikke tale om en bindende aftale i gængs forstand, idet det fortsat er transportministerens regler fastsat efter den foreslåede § 14 b, der afgør - og som er grundlaget for - den kompensation, som beboeren er berettiget til, og som Metroselskabet I/S udbetaler.

Udbetalingen af kompensation sker pr. lejlighed til beboerne i lejligheden. Kompensationen vil skulle udbetales til den konto, som beboerne angiver over for Metroselskabet I/S, eller f.eks. til beboerens NemKonto. Fordelingen af kompensationen mellem beboerne i de enkelte lejligheder er i princippet op til de enkelte. Kompensationen udbetales normalt månedsvist forud. Der kan dog ske en højere forudbetaling. F.eks. vil den første udbetaling normalt omfatte 3 måneders kompensation forud. Der vil blive fastsat regler om, at beboerne skal orientere Metroselskabet I/S, hvis lejligheden fraflyttes.

### 2.3.5. Uenighed, afgørelse om kompensation mv.

Som det fremgår af afsnit 2.3.4. ovenfor, skal Metroselskabet I/S oversende sagen til behandling i Ekspropriationskommissionen, hvis beboeren meddeler Metroselskabet I/S, at beboeren ikke kan acceptere det fremsendte tilbud om kompensation, eller hvis der opstår uenigheder om en kompensationsaftale. Ekspropriationskommissionen træffer herefter afgørelse i sagen efter reglerne i ekspropriationsprocessloven med de lempelser, der følger af Cityring-loven. Selv om en sag oversendes til Ekspropriationskommissionen, er det hensigten, at Metroselskabet I/S fortsat udbetaler kompensation i overensstemmelse med tilbuddet eller aftalen, indtil kommissionens afgørelse foreligger.

Ekspropriationskommissionen skal behandle sagen efter Cityring-loven og de regler om kompensation, som transportministeren forventes at udstede efter den foreslåede § 14 b, stk. 1 og 2. Ekspropriationskommissionen er ikke bundet af Metroselskabets tilbud eller en indgået aftale og foretager en bedømmelse ud fra de faktiske omstændigheder og reglerne udstedt af transportministeren. Prøvelsen vil i forhold til regler om støj navnlig tage sigte på at afklare, hvilken støjkategori den enkelte beboer er omfattet af. Afgørelsen kan derfor falde ud til både Metroselskabet I/S' og beboerens fordel.

Begge parter vil kunne klage over Ekspropriationskommissionens afgørelse til Taksationskommissionen. Beboerne modtager fortsat kompensation i overensstemmelse med Metroselskabets kompensationstilbud, indtil der foreligger en endelig afgørelse. Når den endelige afgørelse foreligger, efterbetales en eventuel difference til beboeren med sædvanlige renter.

### 2.3.6. Mulighed for genhusning

Lovforslaget indebærer, at transportministeren kan fastsætte regler om beboeres adgang til genhusning på Metroselskabet I/S' regning. Genhusning vil som udgangspunkt kunne komme på tale for beboere, der er særlig udsat, dvs. beboere i husrum, lejligheder mv., der er beliggende i en støjzone, som berettiger beboeren til kompensation svarende til 100 pct. af huslejen, eller beboere, som er særligt følsomme over for støj og vibrationer mv. Sidstnævnte vil være relevant ved særlige personlige forhold, herunder i forhold til (dokumenterede) helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold, hvilket skal forstås i overensstemmelse med praksis i dag hos de takserende myndigheder.

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

Hvis Metroselskabet I/S ikke kan acceptere beboerens eget forslag, må Metroselskabet I/S indgå i en dialog med henblik på en rimelig aftale. Metroselskabet I/S skal altid acceptere en bolig anvist af kommunalbestyrelsen, og i tilfælde af uenighed har beboeren derfor mulighed for at bede kommunen om at anvise en erstatningsbolig. Hvis ikke det er muligt at opnå enighed mellem beboeren og Metroselskabet I/S, og beboeren ønsker at fastholde sit eget forslag, skal Metroselskabet I/S indbringe sagen, inklusive beboerens sidste forslag, for Ekspropriationskommissionen, der herefter træffer afgørelse.

Hvis beboeren vælger genhusning på Metroselskabet I/S' regning, forventes det at ville følge af genhusningsaftalen, at beboeren ikke kan udleje lejligheden eller anvende den til egen – eller sin husstands – beboelse eller til erhverv. Der ydes endvidere kun én erstatningsbolig pr. støjramt bolig. Beboeren har dog fortsat adgang til sin egen lejlighed i den pågældende periode. Overtræder beboeren genhusningsaftalen, kan den bringes til ophør, og beboeren kan herefter ikke længere benytte sig af ordningen med genhusning (men bevarer ret til kompensation og overtagelse).

Der henvises i øvrigt til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 7, vedrørende § 14 b, stk. 1 – 4, og bemærkningerne hertil.

Den foreslåede genhusningsordning i Cityring-loven vil i det hele træde i stedet for de potentielt tvangsmæssige regler om genhusning efter kondemnering af sundheds- og brandfarlige boliger eller opholdsrum mv. efter byfornyelsesloven, jf. kapitel 9 og §§ 105 og 107. Forslaget til § 14 b, stk. 6, indebærer således, at byfornyelseslovens kapitel 9 ikke finder anvendelse for så vidt angår støj fra anlægget af Cityringen. Det betyder bl.a., at kommunalbestyrelserne ikke har pligt til at føre tilsyn med ejendommene på grund af beboernes støjgener fra metrobyggeriet, jf. byfornyelseslovens § 75, ligesom kommunalbestyrelsen ikke på grund af støjen fra metrobyggeriet kan nedlægge forbud mod beboelse (kondemnering), jf. byfornyelseslovens § 76. Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyelseslovens regler i øvrigt, og loven finder fortsat anvendelse f.eks. ved brandfare.

Der henvises i øvrigt til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 7, vedrørende § 14 b, stk. 6, og bemærkningerne hertil.

### 2.3.7. Overtagelse

Efter den gældende lovs § 12, stk. 1, kan transport- og energiministeren for Metroselskabet I/S efter anmodning fra ejeren forlods erhverve en ejendom, der berøres særligt indgribende af projekteringen eller anlægget, når 1) ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation, og 2) ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Det er således en betingelse, at projektet hindrer salg af den pågældende ejendom på normale vilkår, og ejeren f.eks. på grund af sygdom, alder, familiemæssige eller af andre sociale grunde ønsker at afhænde ejendommen for at flytte til et andet sted. Bestemmelsen er derfor uegnet i forhold til den nuværende situation.

Lovforslaget indebærer derfor - som noget nyt - at transportministeren mere generelt kan fastsætte regler om ejeres adgang til at kræve deres bolig overtaget af Metroselskabet I/S i forbindelse med, at der åbnes op for forurening og gener for byggepladserne efter den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 7, om fastsættelse af regler i medfør af § 14 a.

Det er hensigten, at transportministeren kan fastsætte regler om, at ejeren af en beboelsesejendom, herunder en ejer eller andelslejlighed, der er beliggende i en støjzone, som berettiger ejeren til kompensation svarende til 100 pct. af huslejen, kan anmode Metroselskabet I/S om at købe boligen til markedsprisen. Også personer, der måtte være særligt følsomme over for støj og vibrationer mv., vil få samme mulighed. Dette vil - som ved genhusning - være relevant ved særlige personlige forhold, herunder helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold.

Fremgangsmåden vil blive nærmere fastsat i reglerne udstedt af transportministeren efter forslaget til § 14 b, stk. 2, men forventes at være den, at Metroselskabet I/S efter anmodning fra ejeren indhenter en skriftlig vurdering af ejendommens værdi i handel og vandel (markedspris) fra en uafhængig, statsautoriseret ejendomsmægler og valuar. Metroselskabet I/S fremsætter herefter et tilbud om overtagelse af ejendommen til ejeren bilagt vurderingen. Hvis ejeren ikke kan acceptere værdiansættelsen, kan vedkommende forlange sagen indbragt for Ekspropriationskommissionen. Ønsker ejeren i sidste ende ikke at få overtaget sin bolig på baggrund af den prisfastsættelsen, er ejeren ikke forpligtet her-til.

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

Ved overtagelsen overtager Metroselskabet I/S den pågældende ejendom til eje og kan gensejle ejendommen på et senere tidspunkt. Evt. tab eller avance ved et senere salg er beboeren uvedkommende.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 7, vedrørende § 14 b, stk. 1 - 4, og bemærkningerne hertil.

### 2.3.8. Kompensationen fradrages ikke i offentlige ydelser (kontanthjælp, førtids- og folkepension mv.)

Ydelseslovgivningen betinger ofte ydelserne af indkomstgrundlag eller formue, ligesom størrelsen af ydelsen er afhængig heraf. F.eks. bestemmer lov om aktiv socialpolitik § 14, at kommunen som udgangspunkt ikke kan yde hjælp, hvis ansøgeren har formue, som kan dække det økonomiske

behov. Det følger desuden af lovens § 30, at ansøgerens indtægter som udgangspunkt skal trækkes fra i hjælpen. §§ 31-33 indeholder dog en række modifikationer til dette udgangspunkt, f.eks. skal der ikke foretages fradrag i hjælpen for invaliditetsydelse, visse legater samt erstatninger for tab af erhvervssevne og de indtægter, der hidrører herfra.

Lovforslaget indebærer, at beboerne på baggrund af kompensationen får mulighed for at imødegå generne fra byggeriet af Cityringen ved f.eks. at flytte til en erstatningsbolig, at få etableret støjdæmpende foranstaltninger i lejligheden eller i øvrigt anvende kompensationen på den måde, som beboeren finder mest fordelagtigt. Det vil ikke være i overensstemmelse med formålet med kompensationsordningen, hvis den udbetalte kompensation påvirker beboernes ret til offentlige ydelser og hjælp.

Det foreslås derfor i § 1, nr. 7, til § 14 b, stk. 5, at der ved vurderingen af, om en person har ret til offentlige ydelser efter anden lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse, skal bortses fra alle beløb, som den pågældende modtager fra Metroselskabet I/S, enten som kompensation for gener som følge af anlægget af Cityringen eller i forbindelse med genhusning, herunder beløb til dækning af flytteudgifter, og beløb til brug for etablering af særlige og nødvendige indretninger mv. efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1. Beløbene får således ikke betydning hverken for retten til offentlige ydelser eller størrelsen af de offentlige ydelser.

Det foreslås desuden, at det samme skal gælde for erstatninger og beløb i forbindelse med genhusning, som udbetales eller allerede er udbetalt efter naboretlige regler i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen.

### 2.4. Regulering af bortledning af grundvand, samt visse tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19 i anlægsfasen

I forbindelse med etableringen af Cityringen placeres stationer, tunneller og skakte helt eller delvist under grundvandsspejlet. Hvor dette er tilfældet, kan der trænge meget vand ind i byggegruben under anlægsarbejdet, hvis der ikke sikres mod dette. Det er bl.a. derfor nødvendigt at foretage midlertidig bortledning af grundvand i forbindelse med anlægsarbejderne.

Hidtil er der for hvert stationsbyggeri, hvor det har været relevant, indleveret en ansøgning fra Metroselskabet I/S til kommunerne, og der er meddelt konkrete tilladelser på vilkår til midlertidig bortledning af grundvand i forbindelse med anlægsarbejdet. Tilladelserne er givet af Københavns Kommune eller Frederiksberg Kommune i henhold til bl.a. § 26, stk. 1, i vandforsyningsloven (lovbekendtgørelse nr. 1199 af 30. september 2013 om vandforsyning mv.) samt reglerne i bekendtgørelse nr. 1451 af 11. december 2007 om vandindvinding og vandforsyning.

Kommunalbestyrelsens afgørelser efter vandforsyningsloven kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet, jf. lovens § 75. Hvis udnyttelse af en tilladelse forudsætter udførelse af bygge- og anlægsarbejder, må sådanne arbejder ikke påbegyndes inden klagefristens udløb, ligesom bygge- og an-

lægsarbejder heller ikke må påbegyndes, hvis en tilladelse påklages inden for klagefristen. Dette følger af vandforsyningslovens § 78, stk. 3.

Reinfiltration af oppumpet grundvand kan endvidere kræve tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 19, ligesom tilslutning til kloak eller udledning af spildevand kræver tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 28.

I forbindelse med etableringen af Cityringen, dvs. navnlig til brug for etablering af sekantpæle og slidsevægge samt til brug for grouting og til brug for tunnelboremaskinernes (TBM) drift, er der i dag bl.a. givet tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19 til anvendelse af kemikalier på jord og i undergrunden. Baggrunden er, at der til de nævnte arbejder indgår anvendelse af forskellige kemiske produkter, f.eks. skumprodukter/tensider, tætningsmidler og tilsætningsstoffer til cement. I forbindelse med utætheder i de afskærende vægge og i skakte og stationer er der tillige indhentet og ansøgt om flere forskellige tilladelser til specifikke tætningsprodukter. Anvendelse af kemikalier i forbindelse med vandbehandling kræver tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens § 28.

Efter miljøbeskyttelseslovens regler i dag kan kommunalbestyrelsens tilladelser indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet. Klage over tilladelser efter miljøbeskyttelsesloven har ikke opsættende virkning, medmindre Natur- og Miljøklagenævnet bestemmer andet, jf. miljøbeskyttelseslovens § 96, stk. 1. Manglende tilladelser og opsættende virkning kan berøre mulighederne for at foretage de nødvendige tætninger og opførelse af de underjordiske konstruktioner og dermed sikre en effektiv fremdrift af tunnelboremaskinerne.

I lighed med, hvad der foreslås i forhold til transportministerens afgørelser vedrørende VVM og SMV, foreslås det i § 14 c, at kommunalbestyrelsens afgørelser efter vandforsyningslovens §§ 21 og 26, bekendtgørelse om vandindvinding og vandforsyning og bekendtgørelse om udførelse og sløjfning af borer og brønde på land samt afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 28 og bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4 ikke kan påklages, når afgørelsen vedrører arbejder til brug for etablering af Cityringen.

Det samme gælder for tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19, dog ikke vedrørende anvendelse af overskudsmaterialer på fast form. Undtagelsen gælder for oplægning og anvendelser, som antages ikke at være afgørende for hurtig fremdrift af arbejdet. Der kan være tale om midlertidige oplæg af jord, sten eller materialer fra anlægsarbejdet, eller anvendelse af de samme materialer i nye bygge- og anlægsarbejder. Flydende materialer, f.eks. oppumpet vand og boremudder er ikke omfattet af undtagelsen.

Det bemærkes for god ordens skyld, at enhver med retlig interesse har mulighed for at rejse en sag ved domstolene, og domstolene har en vis adgang til at tillægge opsættende virkning af et sagsanlæg.

Samtidig gives der dog mulighed for, at Metroselskabet I/S kan indbringe kommunalbestyrelsens afgørelse for miljøministeren, hvis Metroselskabet I/S er uenig i den trufne

afgørelse. En lignende ordning findes i vandforsyningslovens § 27.

Endvidere foreslås det, at Metroselskabet I/S kan anmode miljøministeren om at overtage en verserende sag, hvis kommunalbestyrelsen ikke træffer afgørelse inden for rimelig tid.

Forslaget ændrer ikke ved, at tilladelser til de omfattede grundvandsarbejder efter vandforsyningslovens §§ 21 og 26 eller arbejder, der kræver tilladelse efter miljøbeskyttelseslovens §§ 19 og 28, som hidtil skal træffes efter reglerne i disse 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 skal stilles i tilladelserne. I den forbindelse indgår VVM-redegørelsens afsnit om grundvand.

Bestemmelsen vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve etableringen af Cityringen. Når anlægget er opført, finder bestemmelsen ikke anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for afgørelser efter de nævnte bestemmelser.

Der foreslås en bestemmelse om, at miljøministeren kan pålægge den pågældende kommunalbestyrelse at fremkomme med de oplysninger, den ligger inde med - eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe - til brug for miljøministerens behandling af sagen.

Der foreslås endvidere en underretningspligt for kommunalbestyrelsen henholdsvis miljøministeren, hvis Metroselskabet I/S ikke leverer de oplysninger, der er påkrævet til behandling af sagerne efter de nævnte bestemmelser i vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven.

Der foreslås tillige en bestemmelse om, at hverken ministerens eller en styrelses afgørelse efter bemyndigelse kan påklages til anden administrativ myndighed.

Endvidere foreslås det, at kommunalbestyrelsen er tilsynsmyndighed også i sager, hvor miljøministeren eller efter bemyndigelse en styrelse har truffet afgørelse efter miljøbeskyttelsesloven eller vandforsyningsloven. Herved fraviges de gældende regler efter miljøbeskyttelsesloven, hvorefter ministeren har en række tilsynsbeføjelser i forhold til afgørelser, ministeren har truffet.

Med henblik på at sikre, at der ikke i øvrigt måtte være krav om afgørelser, hvor en klageadgang med (mulighed for) opsættende virkning i sig selv vil kunne forhindre en effektiv fremdrift af etableringsarbejderne, foreslås endelig, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte regler, hvorefter der kan ske klageafskæring i yderligere omfang, ligesom det foreslåede system i øvrigt i § 14 c, stk. 2 - 7, kan finde anvendelse, for så vidt angår andre afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven eller vandforsyningsloven samt regler udstedt i medfør af disse love.

Der henvises endvidere til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 7, vedrørende § 14 c og bemærkningerne hertil.

### 2.5. Regulering af Trafikstyrelsens byggesagsbehandling mv.

Det følger af Cityring-lovens § 15, stk. 1, at byggesagsbehandlingen i forbindelse med anlægget af den samlede tunnelkonstruktion, de banetekniske anlæg og den indre indretning af stationernes publikums- og teknikområder er samlet i Trafikstyrelsen, der således for disse dele af anlægget har det samlede ansvar for godkendelsen med hensyn til både jernbanesikkerhedsmæssige forhold og bygningsmæssige forhold.

De dele af Cityringen, som Trafikstyrelsen godkender, er ikke omfattet af bygningsreglementet, jf. bekendtgørelse nr. 810 af 28. juni 2010 om offentliggørelse af bygningsreglement 2010 (BR10) med senere ændringer, eller af tilladelseskravet i byggelovens § 16 B, stk. 1, jf. lovbekendtgørelse nr. 1185 af 14. oktober 2010 med senere ændringer. Der henvises herom til bygningsreglementets bestemmelse 1.2, stk. 1, nr. 1, og vejledningen hertil.

Det fremgår ikke direkte af Cityring-lovens § 15 eller bemærkningerne til denne bestemmelse i lovforslaget (L 159 af 21. februar 2007), om byggeloven i øvrigt gælder for disse dele af Cityringen. Trafikstyrelsen følger den praksis, at de relevante bestemmelser i byggeloven finder analog anvendelse på de bygningsmæssige forhold, som er omfattet af Cityring-lovens § 15, stk. 1.

Hverken Cityring-loven eller lovens forarbejder indeholder en nærmere angivelse af, hvordan byggesagsbehandlingen og godkendelsen af de bygningsmæssige forhold skal tilrettelægges, og Trafikstyrelsen har derfor indgået en aftale med Metroselskabet I/S om processen.

På grund af usikkerheden for så vidt angår byggelovens anvendelse er det imidlertid uklart, om Trafikstyrelsen har nogen sanktionsmuligheder, hvis Metroselskabet I/S ikke overholder den aftalte proces eller ikke overholder eventuelle vilkår fastsat i Trafikstyrelsens godkendelser.

Det foreslås på den baggrund i § 1, nr. 8, at transportministeren bemyndiges til at fastsætte regler om Trafikstyrelsens behandling af byggesager og Metroselskabet I/S' forpligtelser i den forbindelse samt om tilsyn, håndhævelse og straf. Det er hensigten, at tilsyn og håndhævelse skal foretages af Trafikstyrelsen, eventuelt efter udvalgte regler i byggeloven.

Der henvises til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 8, og bemærkningerne hertil.

### 2.6. Klage og domstolsprøvelse samt forholdet til de eksisterende klagesager

På linje med den gældende lov er det ikke hensigten med lovforslaget, at Metroselskabet I/S skal træffe forvaltningsretlige afgørelser. I mangel af enighed mellem Metroselskabet I/S og beboerne om kompensation, genhusning og/eller overtagelse er det hensigten, at sagen indbringes for Ekspropriationskommissionen, og at dennes afgørelse skal kunne påklages efter de almindelige regler i ekspropriationsprocessen, jf. forslaget til § 14 b, stk. 4 (lovforslagets § 1, nr. 7), og bemærkningerne hertil.

For så vidt angår transportministerens afgørelser efter loven om supplerende VVM og SMV fastslår forslaget til § 17 a udtrykkeligt, at transportministerens afgørelser efter Cityring-loven ikke kan indbringes for andre administrative myndigheder. Dette svarer i nogen grad til retsstillingen i dag, hvor transportministerens afgørelser efter Cityring-loven om f.eks. VVM ikke kan indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet.

Transportministerens afgørelser kan fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom af fysiske og juridiske personer, herunder foreninger, (ikke-statslige) organisationer og sammenslutninger mv., der har den fornødne retlige interesse i sagen, jf. også afsnit 7 nedenfor.

For så vidt angår de verserende sager bemærkes, at som nævnt i afsnit 1 og 2.2 kan kommunerne efter miljøbeskyttelseslovens § 42 efter et konkret skøn give en virksomhed, herunder private eller offentlige bygge- og anlægsarbejder, nærmere bestemte påbud om, at en given forening skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Københavns Kommune regulerer p.t. Cityringens byggepladser ved udstedelse af sådanne konkrete påbud for hver af byggeriets faser. Ændringer i påbudsgrundlaget for så vidt angår enkelte af byggepladserne kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet, hvilket nogle beboere har gjort. Tilsvarende gælder for dispensationerne fra Frederiksberg Kommunes forskrift for begrænsning af støvende og støvende bygge- og anlægsarbejder.

Der verserer derfor løbende en række konkrete sager vedrørende påbud og dispensationer rettet mod enkelte byggepladser ved Natur- og Miljøklagenævnet. De foreslåede bestemmelser indebærer, at de påbud, der indgår i klagesagerne, ikke længere vil have virkning for Metroselskabet I/S og dets entreprenører fra det tidspunkt, hvor byggepladserne overgår til at blive reguleret af regler udstedt af transportministeren.

Lovforslaget har imidlertid ikke til hensigt at gribe ind i de verserende sager, herunder klagesager, og har kun et fremadrettet sigte. Reguleringen af byggepladserne ved regler udstedt af transportministeren efter de foreslåede bestemmelser i lovforslaget gælder kun for fremtiden, og lovforslaget får derfor ikke betydning for naboernes retsstilling, førend der udstedes regler efter forslaget til § 14 a. Naboerne og de øvrige beboere bevarer f.eks. den ret til erstatning, som de måtte have efter de nugældende regler, indtil de overgår til at modtage kompensation efter de fastsatte regler.

Lovforslaget griber heller ikke ind i og tager ikke stilling til behandlingen af klagesagerne vedrørende de nugældende påbud. Det vil derfor være op til Natur- og Miljøklagenævnet at afgøre efter de almindelige regler i miljøbeskyttelsesloven og lov om Natur- og Miljøklagenævnet, om og i givet fald i hvilket omfang sagerne kan og skal færdigbehandles af nævnet. I det omfang sagerne færdigbehandles, vil naboerne endeligt kunne få fastslået, om Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes afgørelser var lovlige.

Som det fremgår af afsnit 1 og 2.2, er det ikke muligt at lade de eksisterende påbud gælde også fremover. Formålet

med lovforslaget er bl.a. at opnå en mere ensartet og sammenhængende regulering på tværs af byggepladserne og kommunegrænserne for Cityringen. Forurening og gener fra Cityringens byggepladser berører et stort antal borgere i København og på Frederiksberg i hele Cityringens anlægsperiode, og det er derfor nødvendigt gennem klare, administrativt enkle og ensartede rammer at sikre anlægsprojektets gennemførelse som forudsat af Folketinget ved vedtagelsen af Cityring-loven.

Med lovforslagets regler om kompensation, tilbud om genhusning og overtagelse finder Transportministeriet, at lovforslaget er udtryk for den rette balance mellem hensynet til de enkelte naboer og hensynet til Hovedstadens borgere og de ambitiøse mål for den kollektive trafik, som Cityringen er udtryk for.

Der henvises i øvrigt til den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 7, vedrørende § 14 a og § 2, stk. 2, samt bemærkningerne hertil og lovforslagets § 3, stk. 4.

### 2.7. Skattefritagelse

Efter gældende ret er erstatninger, der udbetales som en løbende ydelse, skattepligtige for modtageren som almindelig indkomst, uanset hvad den løbende ydelse tjener som erstatning for. Udbetales erstatningen som et engangsbeløb, afhænger den skattemæssige behandling for modtageren af, hvilke tab eller hvilken skade erstatningen er kompensation for. Hvis erstatningen er en kompensation for en del af indkomstgrundlaget, er den skattefri. Ved erhvervelse af en erstatningssum, der dækker et formuetab, er det afgørende for skattefriheden, at der sker en sumudbetaling, evt. i form af en ratevis betaling af et beløb, der er fastsat på forhånd.

Hvorvidt Metroselskabet I/S' erstatning og beløb ydet i forbindelse med genhusning er skattepligtig eller skattefri for modtageren, afhænger således af en konkret vurdering af bl.a. vilkår og udbetalingsmåde. Metroselskabets udbetaling af erstatning/kompensation og beløb i forbindelse med genhusning vil efter gældende regler i nogle tilfælde være skattefri og i andre tilfælde skattepligtig. Erstatning, kompensation og beløb i forbindelse med genhusning vil således som udgangspunkt være skattepligtig, når udbetalingsperioden ikke på forhånd ligger fast, eller når størrelsen af udbetalingen varierer med støjniveauet.

Det er ikke hensigtsmæssigt, at erstatning/kompensation og beløb i forbindelse med genhusning i nogle tilfælde vil være skattefri for modtageren og i andre tilfælde skattepligtig. Da erstatning og beløb ved genhusning i øvrigt er udmålt under forudsætning om skattefrihed, foreslås der en regel i ligningsloven om, at kompensation og beløb ved genhusning efter regler udstedt i medfør af den foreslåede § 14 b, stk. 1 og 2, i lov om en Cityring samt erstatninger og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter naboretlige regler i anledning af gener og ulemper i alle tilfælde gøres skattefri for modtageren.

### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Bortset fra mindre omkostninger ved Transportministeriets opgaver i forbindelse med høring over og godkendelse af den supplerende VVM-redegørelse kan lovforslaget have økonomiske og administrative konsekvenser for Miljøministeriet, idet Miljøministeriets opgaver udvides i forhold til den nuværende lovgivning på området. Der er ikke muligt at kvalificere disse konsekvenser nærmere, da det afhænger af antallet af sager, hvor tilladelser eller vilkår i tilladelser indbringes for miljøministeren, der skal træffe afgørelser i disse sager. Lovforslaget har bl.a. til formål at afværge merudgifter i Cityring-projektet, som kan være vanskelige at kvantificere, men som potentielt kan være meget omfattende.

Udgifterne for Metroselskabet I/S til erstatning, genhusning mv. skønnes til ca. 300 mio. kr. En eventuel regel om adgang til overtagelse forventes, bortset fra omkostninger til administration af ordningen, at være udgiftsneutral og vil alene have en likviditetsmæssig konsekvens.

Lovforslaget indebærer skattefrihed for allerede udbetalte erstatninger og genhusningsbeløb. Da erstatningsbeløbet er udmålt under en forudsætning om skattefrihed, vil der ikke være forbundet et egentligt skattemæssigt mindreprovenu med ordningen.

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

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

### 6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke i sig selv miljømæssige konsekvenser. Der vil imidlertid blive tilvejebragt en supplerende VVM-redegørelse, som belyser virkningerne på miljøet af de ændringer i metrobyggeriets anlægsfase, som Metroselskabet som bygherre har anmeldt. Der henvises til afsnit 2.1.2 ovenfor.

Anvendelse af hjemlen til at udstede regler om forurening og ulemper kan have en negativ miljøpåvirkning for de berørte beboere, men vil samlet set have en positiv miljøpåvirkning for de samme beboere og for borgere og erhvervsliv i hovedstaden generelt, ved at Cityring-projektet bliver hurtigere gennemført.

### 7. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder regler, der fortsat gør det muligt at opfylde 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), og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte pla-



ners og programmets indvirkning på miljøet (SMV-direktivet).

Som det er nærmere beskrevet ovenfor i afsnit 2.1.1, er Cityring-byggeriet som sådant omfattet af reglerne om en vurdering af virkningerne for miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af VVM-direktivet. De kommunale planvedtagelser, der ligger til grund for projektet, er endvidere underlagt de krav om en miljøvurdering, som følger af SMV-direktivet, jf. samme afsnit.

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

Århus-konventionens artikel 6 og 7 indeholder regler om offentlig deltagelse i afgørelser vedrørende konkrete aktiviteter samt i politikker, programmer og planer vedrørende miljøet. Bestemmelsen i artikel 6 finder anvendelse i forbindelse med afgørelser om, hvorvidt der skal gives tilladelse til forslag til aktiviteter, der er indeholdt i konventionens bilag I, samt i relation til afgørelser vedrørende foreslåede aktiviteter, som ikke er indeholdt i bilag I, men som kan have væsentlig indvirkning på miljøet. Med henblik herpå afgør konventionsparterne, om en sådan foreslået aktivitet skal være undergivet disse bestemmelser. Efter konventionens bilag I, pkt. 20, omfatter artikel 6, stk. 1, litra a, bl.a. alle aktiviteter, der ikke er dækket af bilagets øvrige punkter, men hvor offentlig deltagelse er påkrævet efter national lovgivning i forbindelse med en procedure til vurdering af miljøpåvirkninger.

I forhold til Cityringen finder Århus-konventionen bl.a. anvendelse på de vurderinger af miljøpåvirkningerne, der er påkrævet efter VVM-direktivet, herunder ændringer af projektet, der kan have væsentlig virkning på miljøet. Transportministerens godkendelse af Cityringen efter Cityring-lovens § 4, stk. 2, træder som nævnt i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning, og udgør i relation til VVM-direktivet det tilladelsesmæssige grundlag for projekteringen og anlæggelsen af Cityringen. Denne afgørelse - samt de bagvedliggende planvedtagelser - er derfor omfattet af Århus-konventionens artikel 6 og 9, stk. 2, og VVM-direktivets artikel 11. Det samme gælder de foreslåede regler om supplerende VVM- og/eller miljøvurdering i forslaget til § 3, stk. 6, og § 4, stk. 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 2 og 4, og bemærkningerne hertil.

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.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 3, skal enhver part under konventionen endvidere sikre, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, har adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med de bestemmelser i national ret, der vedrører miljøet.

Efter artikel 9, stk. 4, skal procedurerne, der er fastsat i artikel 9, stk. 2 og 3, endvidere 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. Artikel 9, stk. 2, og artikel 9, stk. 4, er gennemført i EU-retten ved det tidligere VVM-direktivs artikel 10 a (nu artikel 11).

EU-Domstolen har i dom af 16. juli 2009 i sag C-427/07, Kommissionen mod Irland, udtalt om det tidligere VVM-direktivs artikel 10 a, at bestemmelsen ikke er til hinder for, at den nationale domstol kan træffe afgørelse om fordelingen af omkostningerne, forudsat at størrelsen heraf opfylder kravet om, at proceduren ikke må være uoverkommeligt dyr (præmis 92). Domstolen udtalte endvidere, at den retspraksis, som Irland i den pågældende sag havde, ikke efter sin art var så sikker, at den i sig selv kunne udgøre en gyldig gennemførelse af det dagældende VVM-direktivs artikel 10 a (præmis 93 og 94). EU-Domstolen har endvidere i dom af 11. april 2013 i sag C-260/11, David Edwards mod Environment Agency, vedrørende samme bestemmelse udtalt, at en national ret, når den skal træffe afgørelse i spørgsmålet om den uoverkommeligt dyre karakter af en retslig procedure på miljøområdet, ikke udelukkende kan støtte sig på den pågældendes økonomiske situation, men ligeledes må foretage en objektiv bedømmelse af omkostningsbeløbets størrelse. Den kan endvidere tage hensyn til de omhandlede parter situation, om sagsøgeren har rimelig udsigt til at få medhold, sagens betydning for sagsøgeren og for miljøbeskyttelsen, det gældende retsgrundlags og procedurens kompleksitet og den eventuelt dumdristige karakter af søgsmålet på dets forskellige stadier samt til den omstændighed, om der foreligger en national retshjælpsordning eller en beskyttelsesordning vedrørende sagsomkostninger (præmis 46).

I dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, der vedrører implementeringen af det tidligere gældende VVM-direktiv, udtalte EU-Domstolen for så vidt angår gennemførelsen af et direktiv, at det ikke er absolut nødvendigt formelt og ordret at gentage direktivets

bestemmelser i udtrykkelige, specielle lovbestemmelser eller administrative bestemmelser, men at det er tilstrækkeligt, at der foreligger en generel retlig ramme, der giver en sikker hjemmel for, at direktivet anvendes fuldt ud på en tilstrækkelig klar og præcis måde. EU-Domstolen udtalte endvidere, at det ikke kan lægges til grund, at enhver retspraksis antager en usikker karakter og, efter sin art, ikke vil kunne opfylde disse krav (præmis 33 og 36). I relation til den konkrete sag udtalte EU-Domstolen, at der ikke fremgik noget af de foreliggende oplysninger om, at domstolene i Storbritannien skulle være forpligtet af en retsregel til at sikre, at retssagen ikke ville blive uoverkommeligt dyr for sagsøgeren, hvilket ville være den eneste måde, hvorpå det kunne fastslås, at VVM-direktivet var korrekt gennemført (præmis 55). Den omstændighed alene, at EU-Domstolen for at efterprøve, om national ret opfylder dette direktivs formål, er nødt til at foretage en analyse og en bedømmelse af rækkevidden af britisk retspraksis, førte til, at det måtte lægges til grund, at den af Storbritannien påberåbte gennemførelse under alle omstændigheder ikke var tilstrækkelig klar og præcis (præmis 56).

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen og VVM-direktivet. Transportministerens afgørelser vedrørende SMV og VVM kan således indbringes for domstolene af enhver, der har retlig interesse. Begrebet retlig interesse udlægges i henhold til dansk rets almindelige regler. I praksis påvirkes udlægningen af en række hensyn af ikke alene administrativ eller processuel karakter, men i særdeleshed af de materielle regler, der er bestemmende for de retsforhold, som ønskes prøvet, og de formål, de tilsigter at varetage. Ved vurderingen af retlig interesse kan retten således f.eks. inddrage, om lovgivningen eller internationale forpligtelser mv. indrømmer en part en særlig rolle, herunder i sager vedrørende miljøet, eller om en part har en særlig interesse i miljøbeskyttelse.

I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, præciseres i forslaget til § 17 b, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for den pågældende. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet efter loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat mv. erstattes med et passende beløb og øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 2, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte udgifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, såfremt omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale

forpligtelser mv. er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Transportministeriet har endvidere overvejet, om der - efter VVM- eller SMV-reglerne eller Århus-konventionen - skal være adgang til at klage over regler udstedt i medfør af forslaget til § 14 a. Transportministerens udstedelse af regler efter forslaget til §§ 14 a - 14 b forudsætter ikke i sig selv forudgående SMV- og/eller VVM-procedure, og regeludstedelsen er ikke omfattet af kravene i Århus-konventionens artikel 6 og 9, stk. 2 og 3. Det skyldes, at reglerne ikke er udtryk for afgørelser eller tilladelse til de anlæg og aktiviteter, der er omfattet af VVM-reglerne og konventionen. Tilladelsen til Cityring-projektet udgøres som nævnt af transportministerens godkendelse efter den nugældende lovs § 4, stk. 2, som efter § 4, stk. 3, træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning.

Ændringer i anlægsfasen for Cityringen, som reglerne udstedt i medfør af forslaget til § 14 a åbner for, kan imidlertid afvige i en sådan grad fra de hidtidige miljømæssige undersøgelser (VVM-redegørelsen mv.), at der er tale om en ændring i anlægget, som skal underkastes en supplerende VVM- og/eller eventuelt en miljøvurdering. Offentligheden vil i givet fald blive inddraget i overensstemmelse med disse regler. Der henvises til det anførte i afsnit 2.1 ovenfor samt til de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 2 og 4, og bemærkningerne hertil.

#### *8. Hørte myndigheder og organisationer*

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra d. 27. februar 2014 til d. 27. marts 2014 været i høring hos følgende organisationer m.v.: Advokatsamfundet, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Beboerforeningerne ved Marmorkirken v. talsmand Kaj Larssen, Center for Menneskerettigheder, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Handicap Forbund, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Danske Handicaporganisationer, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Regioner, DI Transport, DSB, Sundhedsstyrelsen, Energinet.dk, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FANN v. formand Tom Manczak, Forening for naboer til metro v. formand Søren Sandahl, Frederiksberg Kommune, Friluftsrådet, Greenpeace Danmark, Håndværksrådet, Kommunernes Landsforening – KL, KCC v. formand Kim Jensen, Københavns Kommune, Landsorganisationen i Danmark – LO, Metroselskabet, Movia, Naboer til Skjolds Plads metro v. formand Claus Raasted, NOAH-Trafik, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Sortedamsgruppen v. formand Christian Alsted, Trafikselskaberne i Danmark og Udviklingselskabet By & Havn I/S.

#### *9. Sammenfattende skema*

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for det offentlige	Betydelige potentielle merudgifter afværges.	Udgifter på ca. 300 mio. kr. til erstatning, genhusning mv., som afholdes af Metro-selskabet.
Administrative konsekvenser for det offentlige	Ingen.	Ingen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Anlægsperioden forkortes, hvorved metroens miljøgevinster realiseres hurtigere og perioden med byggegener reduceres.	Der er ingen miljømæssige konsekvenser af lovforslaget i sig selv. Der gennemføres i medfør af lovforslaget en supplerende VVM vedr. skadelige påvirkninger af støj fra stationsarbejdspladser i Cityring-projektet. Nogle beboere vil opleve øget støjbelastning i anlægsperioden.
Forholdet til EU-retten	De miljømæssige undersøgelser, der kan gennemføres efter de foreslåede regler, vil opfylde 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 samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet.	

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Det foreslås, at der i den gældende § 3, stk. 3, efter »Cityringen« indsættes », jf. dog stk. 6 og 7«.

Der er tale om en præcisering som følge af den foreslåede § 3, stk. 6. Efter den gældende § 3, stk. 3, i lov om en Cityring, er det Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, som forestår udarbejdelse af VVM-redegørelse for hele Cityringen. Bestemmelsen angår processen for den oprindelige VVM-redegørelse for Cityringen, men ikke tilvejebringelse af en supplerende redegørelse om ændringer i byggeriets anlægsfase. Med den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 6, klargøres det, at transportministeren forestår udarbejdelsen af supplerende VVM-redegørelser og miljøvurderinger, hvor dette er påkrævet.

##### Til nr. 2

Der foreslås i § 3, stk. 6, at transportministeren afgør, om der ved ændringer i anlægget af Cityringen, der kan være til skade for miljøet, skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse og eventuelt en miljøvurdering. Transportministeren forestår udarbejdelsen af VVM-redegørelsen og eventuelt miljøvurderingen og foretager offentliggørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Der er tale om et nyt stykke i bestemmelsen.

Bestemmelsen tager navnlig sigte på ændringer i anlægsfasen, som ikke eller kun tvivlsomt kan holdes inden for den allerede gennemførte VVM. Bestemmelsen gælder ændringer af fremgangsmåderne i byggeriet, når disse kan være til skade for miljøet, hvilket svarer til pkt. 13 a i VVM-direktivets bilag II og pkt. 14 i VVM-bekendtgørelsens bilag 2. De omfattede ændringer vil normalt ikke nødvendiggøre nye planvedtagelser i de to kommuner, da bestemmelserne som anført alene vedrører ændringer af byggeaktiviteterne i anlægsfasen, og det vil derfor også være sjældent, at en supplerende miljøvurdering (SMV) vil være påkrævet.

Transportministerens afgørelser om, hvorvidt der er pligt til at udarbejde nye miljøvurderinger (screening), skal træffes i overensstemmelse med de almindelige kriterier i VVM-bekendtgørelsens § 3, jf. bekendtgørelsens bilag 3, og - såfremt det undtagelsesvist måtte vise sig nødvendigt med nye planvedtagelser, jf. ovenfor - miljøvurderingslovens § 4, jf. lovens bilag 2.

Den tiltænkte proces vedrørende den supplerende VVM-redegørelse vil indebære, at transportministeren udarbejder VVM-redegørelsen, idet ministeren hertil kan anmode Metro-selskabet I/S om at give de oplysninger og foretage de undersøgelser, som er nødvendige for vurderingen af de miljømæssige konsekvenser af de anmeldte ændringer i byggeprocessen. Transportministeren har ansvaret for at påse, at den supplerende VVM-redegørelse overholder VVM-bekendtgørelsens krav til indholdet af redegørelsen, jf. bekendtgørelsens § 5 med bilag 4. Transportministeren sender den supplerende VVM-redegørelse i høring, varetager behandlingen af indkomne høringssvar og udarbejder et be-

slutningsgrundlag for den endelige godkendelse, jf. de foreslåede bestemmelser i § 1, nr. 4 og 5.

Den foreslåede nye bestemmelse i § 3, stk. 6, om supplerende miljømæssige vurderinger vil, ligesom de foreslåede nye bestemmelser i § 1, nr. 4 og 5, ikke finde anvendelse på ændringer i byggeriet af afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen, jf. den gældende § 5 a, stk. 3.

Med den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 7, skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler for gennemførelsen af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen.

Der er tale om et nyt stykke i bestemmelsen.

Bemyndigelsen kan anvendes til at fastsætte konkrete fravigelser af de almindelige procedureregler i VVM-bekendtgørelsen, herunder om fristen for høringen over en supplerende VVM-redegørelse, hvis det er nødvendigt af hensyn til de særlige forhold, der gør sig gældende for Cityring-byggeriet. Der kan herunder fastsættes regler om en kortere høringsfrist end de 8 uger, som er mindstefristen efter VVM-bekendtgørelsen. Reglerne skal dog sikre, at offentligheden får en - under hensyn til høringsmaterialets omfang og karakter - rimelig tid til at afgive bemærkninger i forbindelse med høringen. Såfremt der fastsættes en kortere frist for høringen over den supplerende VVM-redegørelse, følger det af bestemmelsen i miljøvurderingslovens § 8, stk. 4, at samme frist vil gælde for høringen over en eventuel supplerende miljøvurdering.

Bemyndigelsen kan ikke benyttes til at fravige miljøvurderingslovens regler, men kan udnyttes til at fastsætte regler om, hvorledes VVM-proceduren og en eventuel miljøvurdering gennemføres efter en koordineret eller fælles procedure. Hvis de omhandlede ændringer af byggeaktiviteterne i anlægsfasen undtagelsesvist måtte nødvendiggøre nye planvedtagelser i den ene eller begge kommuner, jf. ovenfor, og der af transportministeren skal udarbejdes en miljøvurdering efter § 3, stk. 6, vil der i medfør af stk. 7 kunne fastsættes regler om den hensigtsmæssige koordinering mv. af de miljømæssige vurderinger efter de to regelsæt, herunder i forhold til den kommunale planproces. Miljøvurderingslovens regler gælder for udarbejdelse af miljøvurderingen.

Regler efter § 3, stk. 7, vil skulle fastsættes i overensstemmelse med VVM- og SMV-direktiverne.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Til nr. 3

Det foreslås, at der i den gældende § 4, stk. 1, efter »transportministeren« indsættes », jf. dog stk. 3.«.

Efter den gældende § 4, stk. 1, i lov om en Cityring er det Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, som forelægger en koordineret indstilling om godkendelse af Cityringen som en metro, herunder den udarbejdede VVM-redegørelse, til transportministerens godkendelse. Med den foreslåede tilføjelse i § 4, stk. 1, henvises til det foreslåede nye stk. 3 i § 4, jf. den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 4, hvorefter transportministeren kan godkende ændringer i an-

lægget af Cityringen, eventuelt på grundlag af en supplerende VVM-redegørelse, som ministeren har tilvejebragt efter reglerne i den foreslåede § 3, stk. 6 (lovforslagets § 1, nr. 2).

Til nr. 4

Det foreslås i § 4, stk. 3, at transportministeren kan godkende en ændring i anlægget af Cityringen omfattet af § 3, stk. 6, efter høring af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

Der er tale om et nyt stykke i bestemmelsen.

Transportministeren kan med bestemmelsen således efter høring af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune godkende ændringer i anlægget af Cityringen, som kræver supplerende VVM og/eller eventuel miljøvurdering, f.eks. ændringer i form af udvidet arbejdstid på byggepladserne i anlægsfasen. Godkendelsen gives af transportministeren på baggrund af en vurdering efter VVM- og eventuelt SMV-reglerne, herunder - hvis det er påkrævet efter disse regler - en supplerende VVM-redegørelse og/eller miljøvurderingsrapport samt en offentlig høring herover, jf. forslaget til § 3, stk. 6 (lovforslagets § 1, nr. 2).

Bestemmelsen omfatter kun ændringer i anlægsfasen, dvs. ændringer, der knytter an til udførelsesmåden for byggeriet, og den giver ikke adgang til at godkende ændringer i Cityringens linjeføring, udformning og placering af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. De omfattede ændringer vil derfor normalt ikke nødvendiggøre nye planvedtagelser i Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, afsnit 2.1.2, er det hensigten, at en supplerende VVM-redegørelse sendes i høring allerede forud for dette lovforslags vedtagelse og ikrafttræden. Transportministeren vil - når høringsfristen er udløbet, og lovforslaget er vedtaget - i givet fald godkende en ændring af anlægsprocessen for Cityringen inden for rammerne af den supplerende VVM-redegørelse. Ministerens afgørelse herom vil blive truffet i henhold til den foreslåede bestemmelse i § 4, stk. 3, på grundlag af den foretagne høring over den supplerende VVM-redegørelse.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Til nr. 5

Det foreslås, at der i § 4, stk. 3, der bliver til stk. 4, efter »stk. 2« indsættes » og 3«.

Den foreslåede ændring i § 4, stk. 4, bestemmer - i lighed med den gældende lov - at transportministerens godkendelse af en ændring i anlægget af Cityringen træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning.

Der henvises til afsnit 2.1 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Det foreslås, at *Overskriften* til kapitel 6 affattes således: »Ekspropriation, kompensation samt miljø-, naturfrednings- og planlægningsmæssige hensyn«.

Den foreslåede ændring af overskriften er en konsekvensændring som følge af den foreslåede bestemmelse i § 1, nr. 7 (§§ 14 a og 14 b).

Til nr. 7

Med den foreslåede bestemmelse i § 14 a, stk. 1, 1. pkt., skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af Cityringen.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Transportministeren kan efter bestemmelsen fastsætte regler om forurening og gener, der gælder for hele byggeriet, dvs. alle Cityringens byggepladser, herunder tunnelarbejdspladser. Begrebet forurening og gener omfatter bl.a. den maksimalt tilladte støj, støv, vibrationer, transport til og fra byggepladsen og andre gener og ulemper. Der kan endvidere fastsættes regler om de forhold, der er omhandlet i forslaget til § 14 c. Reglerne efter bestemmelsen kan derimod ikke regulere emissioner fra miljøgodkendelsespligtige anlæg på byggepladserne.

Bestemmelsen tænkes i første række udmøntet ved at fastsætte grænseværdier for den maksimalt tilladte støj fra byggepladserne. Der skal ikke - som efter gældende ret - fastsættes grænseværdier på baggrund af en konkret individuel vurdering for hver byggeplads og hver fase i byggeriet. Den nuværende ordning med meget specifikke og detaljerede støjberegninger (prognoser) med de usikkerheder, der følger heraf, vil ikke blive videreført. I stedet opdeles byggepladserne i kategorier, for hvilke der fastsættes grænser efter en samlet afvejning af på den ene side hensynet til fremdriften i byggeriet og dets særlige karakter over for på den anden side hensynet til naboerne og de øvrige beboere i København og på Frederiksberg. Når grænseværdierne er fastsat, vil det herefter påhvile Metroselskabet I/S at tilrettelægge byggeriet, således at grænseværdierne til enhver tid overholdes.

Grænseværdierne udtrykkes som udgangspunkt i overensstemmelse med den almindelige metodik, f.eks. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993, "Beregning af ekstern støj fra virksomheder". Grænseværdier for støj vil således være angivet som det ækvivalente, korrigerede støjniveau i dB(A). For dagperioden kl. 07.00 -18.00 skal grænseværdien overholdes inden for det mest støjbelastede tidsrum på 8 timer. For aftenperioden kl. 18.00-22.00 skal grænseværdierne overholdes inden for den mest støjbelastede time. For natteperioden kl. 22.00-07.00 skal grænseværdierne overholdes inden for den mest støjbelastede halve time. Der kan foretages tilpasninger som følge af byggeriets og den respektive forurenings eller genes karakter. F.eks. vil der i forhold til støj efter forholdene kunne undlades en korrektion (et tillæg) for toner og impulser, hvis dette tillæg ikke er relevant i håndhævelsessituationen, ligesom der kan undlades en særlig grænse for lavfrekvent støj, hvis støjen ikke i særlig grad indeholder lavfrekvent støj.

Selve grænseværdien for støj mv. fastsættes som nævnt efter et samlet skøn over hensynet til byggeriet og hensynet til naboerne samt på baggrund af den supplerende VVM-redegørelse. Transportministeren fastsætter, hvilken reduktion

af støjen der er opnåelig under anvendelse af bedste tilgængelige teknik.

Transportministeriet hører til brug for denne afvejning bl.a. Sundhedsstyrelsen og, når det skønnes nødvendigt og formålstjenstligt, miljøministeren, inden reglerne udstedes. Offentligheden vil desuden blive inddraget i forbindelse med den supplerende VVM-redegørelse. Som anført vil reglerne udstedt i medfør af forslaget til § 14 a, stk. 1, ikke skulle miljøvurderes efter miljøvurderingsloven og SMV-direktivet. Det skyldes navnlig, at reglerne vil udgøre en direkte regulering af byggeaktiviteterne i anlægsfasen af projektet, som ikke forudsætter yderligere tilladelser, og reglerne vil dermed heller ikke sætte rammer for fremtidige anlægstilladelser til byggeriet.

Med den foreslåede bestemmelse i § 14 a, stk. 1, 2. pkt., skabes der hjemmel til, at transportministeren herunder kan fastsætte regler om Metroselskabet I/S' eller Metroselskabet I/S' entreprenørens egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Dette svarer til, hvad der gælder i dag efter de centrale regler i miljøbeskyttelseslovens § 69, stk. 3, og § 70, stk. 3. Adgang til at klage over sådanne tilsynsafgørelser ville derfor være noget nyt.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med 2. pkt. skabes der i tilknytning til reglerne fastsat efter 1. pkt. adgang til at fastsætte regler om, at Metroselskabet I/S og/eller Metroselskabet I/S' entreprenører for egen regning skal gennemføre egenkontrol i form af støjmålinger, beregninger mv., eller lade en sådan egenkontrol gennemføre af sagkyndige, herunder af autoriserede, akkrediterede eller lignende sagkyndige. Der kan samtidig fastsættes regler om pligt til, at sådanne støjmålinger, beregninger mv. skal udleveres til kommunerne som tilsynsmyndigheder. Transportministeren kan i den forbindelse fastsætte, at bestemmelser om egenkontrol mv. i miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven skal finde anvendelse.

Endvidere giver forslaget til § 14 a, stk. 1, 2. pkt., transportministeren adgang til at fastsætte regler om tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan i den forbindelse bl.a. bestemme, at miljøbeskyttelseslovens tilsyns- og håndhævelsesbestemmelser helt eller delvist også finder anvendelse i forhold til de udstedte regler. Ministeren kan f.eks. også bestemme, at tilsynsmyndigheden kan meddele påbud til den ansvarlige om at give oplysninger, foretage målinger eller andre undersøgelser for egen regning mv. (miljøbeskyttelseslovens § 72). Dermed sikres det, at tilsyn og håndhævelse kan fortsætte som hidtil ved de to kommuner.

Transportministeren kan - i lighed med, hvad der gælder i dag for tilsynsafgørelser efter miljøbeskyttelsesloven (§§ 68-70) - bestemme, at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler efter § 14 a, stk. 1, ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Reglerne fraviger således ikke reglerne om det almindelige kommunale tilsyn.

Det foreslås i § 14 a, stk. 2, at miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf ikke finder anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægget af Cityringen, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Af det foreslåede stk. 2 følger, at hvis transportministeren fastsætter regler om gener og forurening, overgår byggepladserne i forureningsmæssig henseende til at være reguleret af disse regler, og miljøbeskyttelsesloven samt regler, påbud eller forbud udstedt i medfør heraf rettet til byggepladsen finder ikke længere anvendelse. Det indebærer, at Frederiksberg Kommunes forskrift for bygge- og anlæg samt de konkrete påbud meddelt af Københavns Kommune til de enkelte byggepladser ikke længere gælder for byggepladserne. Reglerne efter stk. 1 angår ikke miljøgodkendelsespligtige aktiviteter, der - i det omfang de skal foretages - fortsat må søge godkendelse efter miljøbeskyttelsesloven.

Der verserer en række klagesager om lovligheden af enkelte påbud meddelt af Københavns Kommune og dispensationer fra Frederiksberg Kommune. Disse klagesager kan efter Natur- og Miljøklagenævnets vurdering færdigbehandles efter de gældende regler, men de omhandlede afgørelser får ikke fremadrettet virkning for Cityring-byggeriet, når transportministeren har udstedt regler.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.2 i de almindelige bemærkninger.

Med den foreslåede bestemmelse i § 14 b, stk. 1, skabes der hjemmel til, at transportministeren, når der er fastsat regler efter § 14 a, samtidig skal fastsætte regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde kompensation til beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 14 a. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen skal transportministeren fastsætte regler om kompensation, genhusning og overtagelse i anledning af gener og ulemper forbundet med Cityring-byggeriet, hvis transportministeren udsteder regler efter forslaget til § 14 a.

I praksis skal der således fastsættes regler om ret til kompensation, når den foreslåede bestemmelse i § 14 a udnyttes på en måde, der giver Metroselskabet I/S' entreprenører adgang til særligt geneforvoldende anlægsarbejde på bygge- og tunnelarbejdspladserne om aftenen og natten.

Det er med bestemmelsen hensigten at fastsætte regler, der viderefører og udbygger den nuværende ordning, dog således at kompensation fremover vil blive udbetalt på baggrund af det maksimalt tilladte støjniveau på facaden ifølge de af transportministeren fastsatte regler efter forslaget til § 14 a. Bestemmelsen kan også udnyttes til at fastsætte regler om, at der på andre områder skal ydes kompensation i videre omfang end i dag.

Bestemmelsen giver endvidere mulighed for at fastsætte regler om den praktiske tilrettelæggelse af ordningen, herunder om udarbejdelse af støjkort, Metroselskabet I/S' tilbud

om kompensation, beboernes indsendelse af de nødvendige oplysninger, udbetalingen m.v. Det er bl.a. hensigten, at det skal følge af reglerne, at Metroselskabet I/S skal offentliggøre støjudbredelseskort og oplysninger om kompensationsordningen, ligesom Metroselskabet I/S får opgaven med at fremsende konkrete kompensationstilbud til beboerne. Det kan følge af reglerne, at hvis beboeren ikke foretager sig yderligere i forhold til det modtagne tilbud om kompensation, foreligger der en aftale i overensstemmelse med tilbuddet. Der kan også fastsættes krav om de oplysninger, som beboerne skal afgive for at opnå kompensation, krav om underskrift og legitimation samt eventuelt regler om frister for at acceptere et tilbud. Det er desuden hensigten at fastsætte, at kompensationen ligesom i dag betales månedsvist forud med et forskud på op til 3 måneder.

Transportministeren kan endelig fastsætte regler om, hvornår kompensationsaftalerne ophører eller ændres samt om at kompensation efter de nye regler er betinget af, at aftaler om naboretlig erstatning bringes til ophør (fremadrettet), så beboerne ikke opnår dobbeltkompensation. Kompensationsordningen efter lovforslagets regler er et tilbud, og reglerne griber ikke ind i de allerede indgåede aftaler om erstatning på naboretligt grundlag. Hvis beboeren ønsker det, kan beboeren derfor henholde sig til den nuværende aftale.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.3 i de almindelige bemærkninger.

Med den foreslåede bestemmelse i § 14 b, stk. 2, skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 14 a, genhusning eller overtagelse af deres ejendom. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig af de boliger, som kommunalbestyrelsen har anvisningsret til efter almenboligloven eller får til rådighed efter byfornyelsesloven. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Af bestemmelsen følger således, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde en aftale om genhusning, og at en ejer kan kræve sin ejendom overtaget af Metroselskabet.

Det er bl.a. hensigten at fastsætte regler om, at en genhusningsaftale træder i stedet for kompensation, og at den indebærer, at Metroselskabet I/S betaler en given erstatningsbolig omfattet af genhusningsaftalen i den pågældende periode samt alle udgifter, herunder flytteudgifter, istandsættelse ved fraflytning mv., i forbindelse med genhusningen. Er boligen anvist af kommunen, hæfter Metroselskabet I/S over for kommunen.

Der henvises til bemærkningerne i afsnit 2.3.6 om den til tænkte ordning vedrørende genhusning.

Med bestemmelsen er det endvidere hensigten, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvornår beboere er berettiget til genhusning, herunder vedrørende beboere med særlige behov, regler om processen ved anmodning om genhusning, om genhusningsaftalens omfang samt om dokumentation for flytteudgifter og andre udgifter, der skal godtgøres af Metroselskabet I/S. Transportministeren kan herudover bl.a. fastsætte, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen skal anvise en erstatningsbolig, hvis den enkelte beboer ikke selv kan finde et egnet forslag. Kommunen kan anvise såvel de boliger, som kommunen har anvisningsret til efter almenboligloven, som lejligheder, kommunen får til rådighed efter byfornyelsesloven. Lejemålet mellem beboer og udlejer indgås efter de almindelige regler herom, ligesom forholdet mellem kommunen og udlejerne fortsat reguleres af de almindelige regler. Bestemmelsen indebærer ikke fravigelse heraf, men giver udtrykkelig hjemmel til, at det kan pålægges kommunen at anvise de pågældende beboere en bolig til brug for midlertidig genhusning, selv om det ikke måtte være muligt at anvise hertil efter almenboligloven og byfornyelsesloven.

Der kan herudover fastsættes nærmere regler om, hvornår en aftale om genhusning mellem beboeren og Metroselskabet I/S skal ophøre, herunder om at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes, tages i brug til erhverv eller anvendes til beboelse. Udgangspunktet er, at beboere, der har indgået genhusningsaftale, bevarer adgangen til deres oprindelige bolig og kan disponere over den til opbevaring mv., men den oprindelige bolig må ikke anvendes eller udlejes til beboelse. Hvis en beboer i en husstand genhuses, gælder det derfor alle medlemmer af husstanden. Genhusningsordningen erstatter andre regler om midlertidig genhusning, jf. det foreslåede § 14 b, stk. 6. Allerede indgåede aftaler om genhusning mellem beboere og Metroselskabet I/S bibeholdes dog, indtil de bringes til ophør frivilligt eller ved udløb.

Med bestemmelsen kan der endvidere fastsættes regler om, at Metroselskabet I/S på en række nærmere betingelser skal tilbyde at overtage en beboers ejendom mod betaling af markedsprisen. Af reglerne forventes at fremgå, hvornår beboere er berettiget til overtagelse, herunder hvornår en anmodning om overtagelse afskæres, fordi der tidligere er indgået aftale eller truffet afgørelse om kompensation eller genhusning for den pågældendes bolig.

Metroselskabet I/S overtager ejendommen til eje og kan senere gensælge ejendommen. Eventuelle værditab eller værdistigninger er den tidligere ejer uvedkommende. Overtagelsen fra beboeren sker som nævnt til markedspris på tidspunktet for overtagelsen, hvilket skal dokumenteres på baggrund af en valuarerklæring om prisen i handel og vandel på tidspunktet for anmodningen. Hvis beboeren vælger at indbringe sagen for Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen, er disse dog frit stillet i forhold til at vurdere markedsprisen.

Ønsker ejeren i sidste ende ikke at få overtaget sin bolig på baggrund af prisfastsættelsen, er denne selvsagt ikke forpligtet hertil.

Overtagelse forudsætter, at beboeren er ejer af boligen, og at det er retligt muligt for Metroselskabet I/S at købe beboerens bolig (lejlighed mv.). Det kan f.eks. være udelukket for andelsboliger, visse ejerlejligheder, almene boligbyggerier mv., eller hvor ejerforeningsvedtægter udelukker Metroselskabet I/S som ejer.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne, afsnit 2.3.7, vedrørende ordningen.

Det foreslås i § 14, b, stk. 3, at opnås der ikke en aftale mellem Metroselskabet I/S og den berettigede efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af § 14 a, stk. 1 og 2, og § 14 b, stk. 1 og 2.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Efter bestemmelsen træffer Ekspropriationskommissionen afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse. Hvis en beboer meddeler Metroselskabet, at vedkommende ønsker spørgsmålet om kompensation prøvet, indbringer Metroselskabet I/S sagen for Ekspropriationskommissionen. Tilsvarende indbringer Metroselskabet I/S sager om genhusning for Ekspropriationskommissionen, hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningsbolig og vilkårene i genhusningsaftalen, og sager om overtagelse, hvis der ikke kan opnås enighed om pris og vilkår. Det samme gælder, hvis beboeren og Metroselskabet I/S bliver uenige om en aftale om kompensation eller genhusning, eller beboeren ønsker prøvet, om aftalen lever op til reglerne.

Kommissionen behandler som altovervejende udgangspunkt sagen efter de regler, der er udstedt efter forslaget til §§ 14 a og 14 b, herunder navnlig i forhold til støj, om beboere er indplaceret korrekt ved de støjudbredelseskort, som Metroselskabet I/S har udarbejdet. Det er dog umiddelbart tanken, at Ekspropriationskommissionen ligesom i dag skal kunne fravige taksterne i reglerne i opadgående retning, hvis der foreligger helt særlige forhold. Hvis denne ordning viser sig vanskelig at administrere i praksis, kan det fraviges. For så vidt angår sager om overtagelse har Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen et frit skøn over prisen i handel og vandel for ejendommen, uanset indholdet af den indhentede valuarvurdering.

Det foreslås i § 14 b, stk. 4, at sager om kompensation, genhusning eller overtagelse i øvrigt behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen fastslås det, at sager, som behandles af Ekspropriationskommissionen, i øvrigt behandles efter reglerne i ekspropriationsprocesloven. Af denne lov følger bl.a., at Ekspropriationskommissionens afgørelser kan indbringes for Taksationskommissionen og for domstolene, dog først når Taksationskommissionens afgørelse foreligger. Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen kan behandle sagerne på skriftligt grundlag uden besigtigelse.

Det foreslås i § 14 b, stk. 5, at kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 14 b, stk. 1 og 2, i lov om en Cityring, samt erstatning og beløb ydet i forbindelse med genhusning, som er udbetalt eller udbetales af Metroselskabet I/S i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og ikke medfører reduktion af sådanne ydelser i indtil 1 år efter Cityringens indvielse.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Af bestemmelsen følger, at der ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige efter den øvrige lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse, skal bortses fra både beløb, der er modtaget som kompensation for forurening og gener som følge af anlægget af Cityringen efter de regler, der er udstedt i medfør af § 14 b, stk. 1 (kompensationen) og 2 (beløb ydet i forbindelse med genhusning), og beløb, der er modtaget eller som udbetales som erstatning eller i forbindelse med genhusning efter naboretlige regler. Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne for beløbene.

Reglen gælder også i den situation, hvor Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen, jf. § 14 b, stk. 3, eller de almindelige domstole træffer afgørelse om kompensation og beløb ydet ved genhusning efter regler udstedt i medfør af § 14 b, stk. 1 og 2.

Bestemmelsen omfatter alle offentlige ydelser og indebærer, at der skal bortses fra kompensation for forurening og gener fra Cityringens byggepladser ved tilkendelse, beregningen af størrelsen og udbetalingen af disse ydelser. Bestemmelsen gælder for alle beløb, som beboere modtager eller har modtaget fra Metroselskabet I/S, enten som kompensation eller erstatning for gener som følge af anlægget af Cityringen eller i forbindelse med genhusning, herunder beløb til dækning af flytteudgifter, og beløb til brug for etablering af særlige og nødvendige indretninger mv. Lovforslaget har ikke betydning for andre beløb. Beløb, der ydes af Metroselskabet I/S til beboere i forbindelse med en aftale om, at Metroselskabet I/S overtager (køber) beboerens lejlighed, ejendom e.l., er således ikke omfattet.

Fritagelsen gælder indtil 1 år fra Cityringens indvielse, hvorefter udbetalingen anses som almindelig formue.

Det foreslås i § 14 b, stk. 6, at der er udstedt regler i medfør af stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af Cityringen.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Bestemmelsen indebærer, at der er udstedt regler i medfør af § 14 b, stk. 1, herunder om genhusning, vil forurening og gener fra anlægget af Cityringen ikke efter lov om byfornyelse og udvikling af byer betyde, at kommunalbestyrelsen kan træffe afgørelse om, at en bygning er forbundet med sundhedsfare (kondemnering), jf. byfornyelseslovens §§ 75-76, og at der efter disse regler skal ydes genhusning, jf. by-

fornyelseslovens §§ 61-63. Bestemmelsen betyder, at kommunalbestyrelsen ved administration af byfornyelsesloven skal bortse fra forurening og gener fra byggepladserne. De øvrige regler i kapitel 9 finder heller ikke anvendelse.

Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyelseslovens regler i øvrigt, og det er fortsat muligt at træffe afgørelse om kondemnering af andre grunde end forurening og gener, der udgår fra byggepladserne, herunder på grund af sætnings-skader, brand- eller sammenstyrtningsfare som følge af gravearbejde mv.

Det bemærkes, at denne bestemmelse også gælder for verserende sager efter byfornyelseslovens kapitel 9 ved lovens ikrafttræden. Når transportministeren har udstedt regler efter forslaget til § 14 b, stk. 1 og 2, vil kapitel 9 i byfornyelsesloven ikke finde anvendelse ved verserende spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af Cityringen. Beboerne vil herefter kunne genhuses efter de nye mere gunstige regler, og eventuelle kondemneringssager mv. efter kapitel 9 i byfornyelsesloven bortfalder.

Det foreslås i § 14 c, stk. 1, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende arbejder m.v. til brug for etablering af Cityringen efter §§ 21 og 26 i lov om vandforsyning m.v., bekendtgørelse om vandindvinding og vandforsyning og bekendtgørelse om udførelse og sløjfning af borer og brønde på land samt afgørelser efter § 28 i lov om miljøbeskyttelse og bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4 ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2. Det samme gælder tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19, undtagen tilladelser, der vedrører oplægning eller anvendelse af overskudsmaterialer på fast form.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen foreslås bl.a. regler om klageadgang, klagemyndighed, opsættende virkning af klage, en særlig regel om overtagelse af sager, der ikke afgøres af kommunalbestyrelsen inden for rimelig tid, og en regel om underretning af transportministeren, der alle afviger fra reglerne i miljøbeskyttelsesloven og vandforsyningsloven. Disse særlige regler gælder alene under anlægsfasen af Cityringen og finder dermed ikke længere anvendelse, når Cityringen er anlagt, uanset om der herefter måtte være behov for afgørelser efter de nævnte bestemmelser. En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere i resten af anlægsperioden.

Det foreslås, at reglerne om klageadgang for kommunalbestyrelsens afgørelser efter §§ 21 og 26 i vandforsyningsloven, bekendtgørelse om vandindvinding og vandforsyning og bekendtgørelse om udførelse og sløjfning af borer og brønde på land samt § 28 i miljøbeskyttelsesloven og de i bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4 fraviges, således at klage over sådanne afgørelser i forbindelse med arbejder til brug for etableringen af Cityringen ikke er mulig. Det samme gælder for tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19, dog



ikke vedrørende oplægning eller anvendelse af overskuds-materialer på fast form, der ikke er afgørende for en hurtig fremdrift af arbejdet. Der kan være tale om midlertidige oplæg af jord, sten eller materialer fra anlægsarbejdet, eller anvendelse af de samme materialer i nye bygge- og anlægsarbejder. Flydende materialer, f.eks. oppumpet vand og bore-mudder, er ikke omfattet af undtagelsen.

Afgørelser kan imidlertid indbringes for domstolene efter de almindelige regler og den foreslåede § 17 b, jf. lovforslagets § 1, nr. 8.

Behandlingen af sådanne sager er i øvrigt fortsat reguleret af miljøbeskyttelsesloven og vandforsyningsloven med de regler, der gælder for ansøgninger og behandling af sagerne og de krav, der skal stilles ved sådanne arbejder. Reglerne om tilsyn og straf for overtrædelse af regler og afgørelser gælder ligeledes uændret, jf. dog om stk. 7 og 8 nedenfor. Hvor det er hensigtsmæssigt, kan der som hidtil eventuelt meddeles tilladelser for flere byggepladser eller en tunnelboringsstrækning

De omhandlede grundvandsarbejder forudsætter i nogle tilfælde forudgående VVM-vurdering og tilladelse, som følge af den nugældende lovs § 4, stk. 2 og 3. De miljømæssige konsekvenser af håndteringen af grundvand i anlægsfasen er således beskrevet og vurderet i VVM-redegørelsen fra 2008. Kommunalbestyrelsen (eller miljøministeren, jf. nedenfor) må - ligesom i dag - tage udgangspunkt heri, når der i tilladelser skal fastsættes krav til beskyttelse af grundvandet og omgivelserne. Den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 6, om supplerende VVM-procedure finder dog anvendelse ved væsentlige ændringer af grundvandsarbejderne i anlægsfasen i forhold til det tidligere vurderede. Der henvises i den forbindelse til det anførte i de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1 ovenfor samt bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2.

Metroselskabet I/S skal ansøge om tilladelse til de påkrævede grundvandsarbejder, og skal i den forbindelse levere de nødvendige oplysninger. Kommunalbestyrelsen meddeler herefter enten en tilladelse, der indeholder de nærmere vilkår eller et afslag.

Det foreslås i § 14 c, stk. 2, at afgørelser som nævnt i stk. 1 kan påklages af Metroselskabet I/S til miljøministeren. Klage indgives skriftligt til kommunalbestyrelsen, som senest 3 uger efter modtagelse af klagen videresender denne til miljøministeren ledsaget af den påklagede afgørelse, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse, og en udtalelse med kommunalbestyrelsens bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter. Klage har ikke opsættende virkning.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen foreslås, at Metroselskabet I/S, uanset klageafskæringen efter stk. 1 eller gældende regler, kan indbringe kommunalbestyrelsens afgørelse, herunder f.eks. et vilkår, for miljøministeren. Kommunalbestyrelsen fremsender i givet fald inden 3 uger klagen, den påklagede afgørelse, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse samt en udtalelse med kommunalbestyrelsens bemærkninger til

sagen og de anførte klagepunkter. Bestemmelsen svarer til udgangspunktet efter gældende ret.

Det foreslås endvidere, at sådan klage ikke har opsættende virkning. Dette foreslås af hensyn til byggeriets fremdrift.

Det foreslås i § 14 c, stk. 3, at træffer kommunalbestyrelsen ikke afgørelse som nævnt i stk. 1 inden for rimelig tid, efter at Metroselskabet I/S har indsendt de fornødne oplysninger til vurdering af sagen, kan miljøministeren endvidere efter anmodning fra Metroselskabet I/S beslutte at overtage sagen.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen foreslås det, at miljøministeren efter anmodning fra Metroselskabet I/S kan beslutte at overtage en verserende sag efter stk. 1, hvis kommunalbestyrelsen ikke træffer afgørelse inden for rimelig tid, efter at Metroselskabet I/S har indgivet en fyldestgørende ansøgning om de omhandlede arbejder.

Det er miljøministeren, der efter en konkret anmodning fra Metroselskabet I/S må afgøre, om sagsbehandlingstiden i kommunen samlet set forekommer rimelig under hensyn til sagens kompleksitet og hensynet til byggeriets fremdrift. En sagsbehandlingstid på op til 6 måneder vil dog i almindelighed være rimelig. Ved afgørelsen må tillige indgå, om det kan forventes, at miljøministeren kan træffe afgørelse inden for en kortere tid end kommunalbestyrelsen, hvor langt kommunalbestyrelsen er i sagsbehandlingen på klagetidspunktet og lignende.

Det foreslås i § 14 c, stk. 4, at miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelsen at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter stk. 1-3, inden for den pågældende kommune.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen foreslås det, at miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelsen inden for en nærmere fastsat frist at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter stk. 1-3, inden for den pågældende kommune. Bestemmelsen skal sikre, at miljøministeren kan få de oplysninger, som kommunalbestyrelsen ligger inde med – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for miljøministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til bestemmelsen i miljøbeskyttelseslovens § 83.

Der er tale om oplysninger af betydning for bedømmelse af forureningsforholdene. Oplysninger kan f.eks. være data, der fremkommer som følge af tilsynsaktiviteter.

Det foreslås i § 14 c, stk. 5, at kommunalbestyrelsen og miljøministeren skal underrette transportministeren, hvis Metroselskabet I/S uanset anmodning herom ikke leverer de oplysninger, der er nødvendige for behandling af en sag efter stk. 1-3. Transportministeren skal ligeledes underrettes om meddelte afslag og andre afgørelser, der kan hindre fremdriften af etableringen af Cityringen.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen foreslås der indført en underretningsspligt for kommunalbestyrelsen henholdsvis miljøministeren,

i de tilfælde, hvor Metroselskabet I/S uanset anmodning herom ikke leverer de oplysninger, der er nødvendige for behandling af en sag efter stk. 1. Underretning skal således meddeles transportministeren, hvis en sag ikke kan afgøres inden for rimelig tid, fordi Metroselskabet I/S ikke leverer de fornødne oplysninger. Det foreslås med 2. pkt., at transportministeren ligeledes skal underrettes om meddelte afslag og andre afgørelser, der kan hindre fremdriften af etableringen af Cityringen, f.eks. påbud, forbud mv.

Det foreslås i § 14 c, stk. 6, at miljøministerens afgørelser eller afgørelser truffet i henhold til en bemyndigelse ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen foreslås, at hverken miljøministerens afgørelse eller en afgørelse truffet af en styrelse efter bemyndigelse kan indbringes for anden administrativ myndighed. Det er nødvendigt at kunne afskære klageadgangen af fremdriftshensyn samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere i resten af anlægsperioden.

Afgørelser kan imidlertid indbringes for domstolene efter de almindelige regler, og den foreslåede § 17 b, jf. lovforslagets § 1, nr. 8, finder anvendelse.

Det foreslås i § 14 c, stk. 7, at § 65, stk. 4, og § 66, stk. 3, i lov om miljøbeskyttelse ikke finder anvendelse i sager om overtrædelse af afgørelser som nævnt i stk. 2 og 3.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Kommunalbestyrelsen er tilsynsmyndighed, jf. § 65 i lov om vandforsyning m.v. og § 65 i lov om miljøbeskyttelse. Kommunalbestyrelsen er således i det hele tilsynsmyndighed efter såvel miljøbeskyttelsesloven som vandforsyningsloven og har dermed de tilsynsbeføjelser, som følger af disse love. De særlige bestemmelser i miljøbeskyttelsesloven, hvorefter miljøministeren har visse tilsynsbeføjelser i forhold til afgørelser, truffet af ministeren, finder ikke anvendelse, idet miljøministeren med dette lovforslag – uden for miljøbeskyttelseslovens almindelige kompetenceregler – bl.a. bliver klageinstans.

Med den foreslåede bestemmelse i § 14 c, stk. 8, skabes der hjemmel til, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan fastsætte regler om afskæring af klage over andre afgørelser vedrørende miljøet end nævnt i stk. 1 truffet efter miljøbeskyttelsesloven, vandforsyningsloven eller regler udstedt i medfør af disse love og om, at reglerne i stk. 2-7 finder tilsvarende anvendelse.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Med bestemmelsen foreslås det således, at der kan fastsættes regler, hvorefter der kan ske klageafskæring i yderligere omfang, ligesom det foreslåede system i øvrigt i § 14 c, stk. 2 – 7, kan finde anvendelse, med henblik på at sikre, at der ikke i øvrigt måtte være krav om afgørelser, der i øvrigt er truffet efter miljøbeskyttelsesloven eller vandforsyningsloven eller regler udstedt i medfør af disse love, hvor en klageadgang med (mulighed for) opsættende virkning i sig selv kunne forhindre en effektiv fremdrift af selve etableringsarbejderne. Adgangen til at inddrage andre afgørelser under

ordningen omfatter ikke de tilladelser, der er undtaget i stk. 1.

Da afgørelser, som nævnt i § 14 c, som hidtil skal træffes efter de relevante love, gælder de almindelige regler om straf for overtrædelser af regler og afgørelser.

Til nr. 8

Med den foreslåede bestemmelse i § 15, stk. 4, skabes der hjemmel til, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler for Trafikstyrelsens godkendelse efter stk. 1, herunder om krav til anmeldelse og dokumentation af byggearbejder. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om Trafikstyrelsens sagsbehandling, tilsyn og håndhævelse, herunder om, at tilsyn og håndhævelse skal foretages af Trafikstyrelsen efter regler i byggeloven.

Der er tale om et nyt stykke.

Bestemmelsen giver transportministeren adgang til at fastsætte regler for Trafikstyrelsens godkendelse efter § 15, stk. 1, herunder om Metroselskabets forpligtelser i den forbindelse, sagsbehandlingen samt tilsyn og håndhævelse. Transportministeren kan bl.a. bestemme, at byggelovens håndhævelsesbestemmelser helt eller delvist finder anvendelse i forhold til disse regler.

Med bestemmelsen sikres det, at transportministeren kan fastsætte klare regler for Metroselskabet I/S forpligtelser i forbindelse med Trafikstyrelsens byggesagsbehandling, og at Trafikstyrelsen kan tilvejebringes et klart hjemmelsgrundlag for at føre tilsyn med og håndhæve reglerne og eventuelle vilkår i de i medfør af stk. 1 meddelte godkendelser over for Metroselskabet I/S.

Det er hensigten, at Trafikstyrelsen får samme muligheder for at føre tilsyn med og håndhæve regler efter forslaget til § 15, stk. 4, og de i medfør af stk. 1 meddelte godkendelser, som kommunalbestyrelserne har for at føre tilsyn med og håndhæve byggelovens regler og tilladelser i medfør heraf, jf. bl.a. byggelovens §§ 16 C og 30, dog med de tilpasninger, som følger af hensynet til fremdriften i byggeriet af Cityringen og dets særlige karakter.

I forbindelse med fastsættelsen af de nærmere regler efter forslaget til § 15, stk. 4, vil Transportministeriet vurdere, om tilsyn og håndhævelse skal foretages efter udvalgte regler i byggeloven, eller om det er mest hensigtsmæssigt, at der i reglerne efter § 15, stk. 4, indarbejdes særlige bestemmelser om tilsyn og håndhævelse, som tager nødvendigt hensyn til fremdriften i byggeriet af Cityringen og dets særlige karakter.

I medfør af den gældende Cityring-lovs § 17, stk. 5, kan transportministeren bestemme, at Trafikstyrelsens godkendelse efter § 15, stk. 1, og styrelsens afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler efter forslaget til § 15, stk. 4, ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.5 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 9

Det foreslås i § 17 a, at transportministerens afgørelser efter § 3, stk. 6, og § 4, stk. 3, ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Der er tale om en ny bestemmelse.

I henhold til de foreslåede bestemmelser i § 3, stk. 6, og § 4, stk. 3 (lovforslagets § 1, nr. 2 og 4), afgør transportministeren, om anmeldte ændringer i byggeriets anlægsfase, der kan være til skade for miljøet, skal underkastes en screening, og om der eventuelt skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse og/eller miljøvurdering. Denne afgørelse eller, om nødvendigt, den supplerende VVM-redegørelse og/eller miljøvurdering, vil ligge til grund for udstedelsen af regler efter den foreslåede § 14 a, stk. 1.

Med § 17 a foreslås det, at transportministerens afgørelser vedrørende disse VVM- og SMV-spørgsmål ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Normalt kan sådanne afgørelser efter planloven og miljøvurderingsloven indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet. Bestemmelsen er i overensstemmelse med Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse af 5. februar 2014, hvorefter transportministerens afgørelser efter Cityring-loven om VVM ikke kan indbringes for nævnet.

En præcisering af afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere i resten af anlægsperioden.

Bestemmelsen fraviger bl.a. den adgang til at klage, der måtte gælde efter miljøvurderingslovens § 16, således at transportministerens afgørelser om, hvorvidt der skal gennemføres en miljøvurdering samt om godkendelse af ændringer i anlægget på baggrund en sådan miljøvurdering, ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen berører ikke transportministerens adgang til at fastsætte regler om klage over afgørelser efter loven i medfør af den gældende lovs § 17, stk. 5.

Det foreslås i § 17 b, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af denne lov, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Den foreslåede bestemmelse præciserer, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af Cityring-loven og lovforslaget, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanter.

Den foreslåede bestemmelse skal ses i sammenhæng med de gældende regler i retsplejeloven. Udgangspunktet efter loven er, at den tabende part erstatter de udgifter, som den vindende part har afholdt, forudsat disse har været fornødne til sagens forsvarlige udførelse. Udgifter til bistand af advokat mv. erstattes med et passende beløb, og øvrige udgifter erstattes fuldt ud. I medfør af retsplejelovens § 312, stk. 2, kan retten dog af egen drift bestemme, at den tabende part ikke eller kun delvist skal erstatte modparten de påførte ud-

gifter, hvis særlige grunde taler for det. Sådanne grunde vil kunne foreligge, såfremt omkostningerne i modsat fald vurderes at ville være uoverkommeligt høje for den pågældende, hvor der i henhold til lovgivningen eller internationale forpligtelser mv. er et krav om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig skal forslaget ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen og VVM-direktivet om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være "uoverkommeligt dyre". Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og direktivet og herunder den praksis fra EU-Domstolen, der knytter sig hertil. Der henvises nærmere herom til afsnit 7 i de almindelige bemærkninger.

Bestemmelsen gælder forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af Cityring-loven og dette lovforslag. Det drejer sig bl.a. om de foreslåede regler om supplerende VVM- og miljøvurdering i § 3, stk. 6, og § 4, stk. 3, samt § 14 c. Det vil i alle tilfælde dreje sig om søgsmål vedrørende afgørelser truffet af eller handlinger og undladelser foretaget af en offentlig myndighed, f.eks. som led i myndighedens tilsyn, hvor afgørelsen, handlingen eller undladelsen er genstand for søgsmålet.

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

Til nr. 9

Med den foreslåede bestemmelse i § 17 c, stk. 1, skabes der hjemmel til, at der i regler, der udstedes efter § 14 a, stk. 1, og § 15, stk. 4, kan fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af bestemmelser i reglerne.

Det foreslås i § 17 c, stk. 2, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens 5. kapitel.

Der er tale om en ny bestemmelse.

Af bestemmelsen følger, at der i regler udstedt i medfør af § 14 a, stk. 1, kan fastsættes regler om straf i form af bøde.

Dette svarer til miljøbeskyttelseslovens hovedregel og er således ikke en udvidelse. Det er fundet ufornødent at videreføre miljøbeskyttelseslovens regler om, at straffen for overtrædelser af loven og påbud udstedt i medfør heraf kan stige til fængsel i op til 2 år under visse særligt skærpene omstændigheder, samt reglerne om udmåling af bøder, konfiskation mv.

Af bestemmelsen følger endvidere, at der i regler udstedt i medfør af § 15, stk. 4, kan fastsættes straf i form af bøde. Med bestemmelsen skabes der hjemmel til, at der, i samme omfang som der i byggelovens bestemmelser foreskrives straf i form af bøde, kan fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af de regler, der fastsættes i medfør af den foreslåede § 15, stk. 4.

### Til § 2

Det foreslås, at der indsættes et nyt nr. 29 i ligningslovens § 7, hvorefter kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 14 b, stk. 1 og 2, i lov om en Cityring, samt erstatning og beløb ydet i forbindelse med genhusning, som i øvrigt udbetales af Metroselskabet I/S i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen er skattefri.

Metroselskabet I/S vil efter de foreslåede regler kunne udbetale visse beløb skattefrit. Det drejer sig om erstatning eller kompensation for støjgener samt beløb ved genhusning (udgift til erstatningsbolig, flytteudgifter). Der henvises for den nuværende ordning til afsnit 2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Bestemmelsen indebærer, at den kompensation og de beløb, som Metroselskabet I/S yder i forbindelse med genhusning, efter de foreslåede bestemmelser i § 14 b, stk. 1 og 2, i lov om en Cityring ikke skal medregnes ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst for modtageren. Der ydes kun kompensation og beløb ved genhusning til private beboere. Der henvises til bemærkningerne til de foreslåede bestemmelser i § 14 b, stk. 1 og 2, i lov om en Cityring, jf. lovforslagets § 1, nr. 7.

Bestemmelsen indebærer endvidere, at de erstatninger og beløb ydet ved genhusning, som Metroselskabet I/S har udbetalt og udbetaler i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen efter dansk rets almindelige naboretlige regler, er skattefrie. Baggrunden er, at Metroselskabet I/S i dag udbetaler erstatning og beløb i forbindelse med genhusning efter dansk rets almindelige naboretlige regler. Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne har i den forbindelse den 10. juli 2013 truffet afgørelse om principperne for fastsættelse af denne erstatning til de beboere, der er udsat for gener og ulemper som følge af den udvidede arbejdstid på Cityring-byggeriet. Der ydes kun erstatning og beløb ved genhusning til private beboere. Der henvises herom nærmere til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.3.1.

Skattefriheden omfatter alle beløb, der udbetales af Metroselskabet I/S på dette grundlag. Det gælder både beløb, der ydes i overensstemmelse med Ekspropriations- og i givet fald Taksationskommissionens afgørelser samt afgørelser ved domstolene, og udbetalinger fra Metroselskabet I/S efter aftaler om erstatning eller beløb til genhusning med beboerne indgået på baggrund af Ekspropriationskommissionens principbeslutning af 10. juli 2013 eller dansk rets almindelige naboretlige regler.

Skattefriheden gives med tilbagevirkende kraft, jf. lovforslagets § 3, stk. 6, og bemærkningerne hertil, men gælder også fremadrettet. Som nævnt i lovforslagets bemærkninger kan beboere vælge at lade indgåede aftaler om erstatning og/eller genhusning fortsætte i stedet for at modtage kompensation efter forslaget § 14 b, stk. 1 og 2. I givet fald vil også disse udbetalinger være skattefri.

Den foreslåede bestemmelse gælder ikke for beløb, som ejeren af en beboelsesejendom modtager, hvis ejendommen

overtages af Metroselskabet I/S. Sådanne beløb behandles skattemæssigt på samme måde som en salgssum efter reglerne i ejendomsavancebeskatningsloven. Det vil for boliger, som bebos af ejeren, typisk betyde skattefrihed.

### Til § 3

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

Det er afgørende for at sikre faste rammer for den videre planlægning af og fremdrift i projektet, at de foreslåede bestemmelser i dette lovforslag træder i kraft så hurtigt som muligt. Det foreslås derfor, at loven træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende. Det bemærkes, at transportministerens kompetence til at forstå den supplerende VVM-redegørelse bl.a. indebærer, at en redegørelse vedrørende støj kan sendes i offentlig høring allerede inden vedtagelsen af dette lovforslag. Når lovforslaget er vedtaget, vil høringen og den videre proces ske efter lovforslagets regler.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 1 ikke finder anvendelse på klager over afgørelser efter lov om en Cityring, som er truffet inden lovens ikrafttrædelse. For sådanne klager finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Af *stk. 2* følger, at eventuelle klager om transportministerens afgørelser efter Cityring-loven skal færdigbehandles efter de hidtil gældende regler, hvis afgørelsen er truffet inden lovens ikrafttræden. Der er tidligere i verserende klagesager rejst tvivl om, hvorvidt transportministerens afgørelser efter den gældende lov kunne indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet. Natur- og Miljøklagenævnet fandt i en afgørelse af 5. februar 2014, at nævnet ikke havde kompetence til at behandle klagen over VVM-reglernes overholdelse i forbindelse med Københavns Kommunes påbud af 15. juli 2013 vedrørende metrobyggeriet ved Marmorkirken. Hvis der i øvrigt er klagesager, herunder hvor der rejses spørgsmål om kompetence, inden lovforslagets vedtagelse, færdigbehandles og afgøres disse sager efter de hidtil gældende regler.

Det foreslås i *stk. 3*, at § 1 ikke finder anvendelse for klager over afgørelser, som nævnt i forslaget til § 14 c, stk. 1, som affattet ved lovens § 1, nr. 7, som er truffet inden lovens ikrafttræden. For sådanne klager over afgørelser finder de hidtil gældende regler anvendelse.

Efter det foreslåede *stk. 3* skal klage over kommunalbestyrelsens afgørelser som nævnt i § 14 c, stk. 1, der er truffet inden lovens ikrafttræden færdigbehandles efter de hidtil gældende regler. Klager over afgørelser truffet af kommunalbestyrelsen før lovens ikrafttræden, men som efter ikrafttræden og inden klagefristens udløb påklages, behandles ligeledes efter de hidtil gældende regler.

I *stk. 4* foreslås det udtrykkeligt fastsat, at klager over afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt i medfør heraf, der er truffet, inden transportministeren fastsætter regler efter § 14 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, færdigbehandles efter de hidtil gældende regler. Regler udstedt i medfør af § 14 a indebærer således ikke et indgreb i adgangen til at klage over påbud mv. meddelt efter miljøbeskyttelseslovens regler. Regler efter § 14 c indebærer, jf. § 14 c,

stk. 2, at sådanne påbud ikke har fremadrettet virkning for Cityring-byggeriet - uanset klagesagens udfald. Der henvises til afsnit 2.6 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i *stk. 5*, at § 2 har virkning for udbetalinger uanset udbetalingstidspunktet.

Af *stk. 5* følger, at den foreslåede regel i ligningslovens § 7, nr. 29, vedrørende erstatning og beløb ydet i forbindelse med genhusning får virkning uanset tidspunktet for ubetalingen. Det indebærer, at erstatning og beløb ved genhus-

ning, som Metroselskabet udbetaler, vil være skattefri, når Metroselskabets udbetaling sker før lovens ikrafttræden. Det indebærer endvidere, at erstatning og beløb ved genhusning, som Metroselskabet udbetaler, vil være skattefri, når Metroselskabets udbetaling sker efter lovens ikrafttræden. Formålet med at udstrække virkningsbestemmelsen til udbetalinger efter lovens ikrafttræden er at sikre, at en løbende ydelse, der er påbegyndt før lovens ikrafttræden og strækker sig hen over tidspunktet for lovens ikrafttræden, bliver skattefri.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende love

### *Gældende formulering*

### *Lovforslaget*

#### § 1

I lov om en Cityring, jf. lov nr. 552 af 6. juni 2007, som ændret ved § 1 i lov nr. 526 af 27. maj 2013, foretages følgende ændringer:

§ 3. Transport- og energiministeren fastsætter regler om placering og udformning af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter samt skakte m.m.

*Stk. 2.* Kort over Cityringens linjeføring og placering af stationer samt kontrol- og vedligeholdelsescenter fremgår af bilag 1. Den endelige linjeføring og udformning og placering af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. fastlægges efter godkendelse af transport- og energiministeren, jf. § 4, i kommuneplanlægningen for Cityringen på grundlag af transport- og energiministerens regler efter stk. 1.

*Stk. 3.* Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forestår i fællesskab udarbejdelse af VVM-redegørelse, herunder høring og eventuel miljøvurdering, for hele Cityringen.

*Stk. 4.* Senest som led i VVM-proceduren efter stk. 3 kan der træffes beslutning om udførelse af supplerende adgangsveje for stationer, udførelse af forberedelser til afgreninger mod stationer uden for Cityringen eller andre væsentlige ændringer, jf. § 6, stk. 1 og 2, der skal omfattes af en VVM-procedure.

*Stk. 5.* Mindre ændringer, der ikke er nødvendige for Cityringens projektering, anlæg og drift, og som Københavns og Frederiksberg Kommuner samt staten har mulighed for at vælge efter § 6, stk. 1, og som kan gennemføres uden VVM-procedure og uden i øvrigt at medføre væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for Cityringen, kan besluttes, mod at udgiften betales i overensstemmelse med reglen i § 6, stk. 1.

1. I § 3, *stk. 3*, indsættes efter »Cityringen«: », jf. dog stk. 6 og 7«.

2. I § 3 indsættes som *stk. 6* og *7*:

*Gældende formulering*

§ 4. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forelægger en koordineret indstilling om godkendelse af anlægget for transport- og energiministeren.

*Stk. 2.* Godkendelse af den endelige linjeføring samt udformningen og placeringen af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. træffes af transport- og energiministeren efter høring af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og et af Folketinget nedsat udvalg. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune vedtager herefter kommuneplantillæg endeligt med de eventuelle ændringer, der fremgår af godkendelsen.

*Stk. 3.* Transport- og energiministerens godkendelse efter stk. 2 træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning.

## Kapitel 6

*Ekspropriation samt naturfrednings- og planlægningsmæssige hensyn*

*Lovforslaget*

»*Stk. 6.* Ved ændringer i anlægget af Cityringen, der kan være til skade for miljøet, afgør transportministeren, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse og eventuelt en miljøvurdering. Transportministeren forestår udarbejdelsen af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen og foretager offentliggørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

*Stk. 7.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for gennemførelsen af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen.«

3. I § 4, *stk. 1*, indsættes efter »transportministeren«: », jf. dog stk. 3«.

4. I § 4 indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Transportministeren kan godkende en ændring i anlægget af Cityringen omfattet af § 3, stk. 6, efter høring af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

5. I § 4, *stk. 3*, der bliver stk. 4, indsættes efter »stk. 2«: » og 3«.

6. Overskriften til kapitel 6 affattes således:

## »Kapitel 6

*Ekspropriation, kompensation samt miljø-, naturfrednings- og planlægningsmæssige hensyn*«

7. Efter § 14 indsættes i kapitel 6:

»§ 14 a. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af Cityringen.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

Transportministeren kan herunder fastsætte regler om Metroselskabet I/S' eller Metroselskabet I/S' entreprenørers egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

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

**§ 14 b.** Når transportministeren fastsætter regler efter § 14 a, fastsætter transportministeren samtidig regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde kompensation til beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 14 a. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 14 a, genhusning eller overtagelse af deres ejendom. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig af de boliger, som kommunalbestyrelsen har anvisningsret til efter almenboligloven eller får til rådighed efter byfornyelsesloven. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør.

*Stk. 3.* Opnås der ikke en aftale mellem Metroselskabet I/S og den berettigede efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2 og § 14 a, stk. 1 og 2.

*Stk. 4.* Sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt efter reglerne i lov



*Gældende formulering**Lovforslaget*

om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Stk. 5.* Kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af stk. 1 og 2 samt erstatning og beløb ydet i forbindelse med genhusning, som er udbetalt eller udbetales af Metroselskabet I/S i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen, indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser i indtil 1 år efter Cityringens indvielse.

*Stk. 6.* Er der udstedt regler i medfør af stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af Cityringen.

**§ 14 c.** Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende arbejder m.v. til brug for etablering af Cityringen efter §§ 21 og 26 i lov om vandforsyning m.v., bekendtgørelse om vandindvinding og vandforsyning og bekendtgørelse om udførelse og sløjfning af boringer og brønde på land samt afgørelser efter § 28 i lov om miljøbeskyttelse og bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2. Det samme gælder tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19, undtagen tilladelser, der vedrører oplægning eller anvendelse af overskudsmaterialer på fast form.

*Stk. 2.* Afgørelser som nævnt i stk. 1 kan påklages af Metroselskabet I/S til miljøministeren. Klage indgives skriftligt til kommunalbestyrelsen, som senest 3 uger efter modtagelse af klagen videresender denne til miljøministeren, ledsaget af den påklagede afgørelse, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse, og en udtalelse med kommunalbestyrelsens bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter. Klage har ikke opsættende virkning.

*Stk. 3.* Træffer kommunalbestyrelsen ikke afgørelse som nævnt i stk. 1 inden for rimelig tid, efter at Metroselskabet I/S har indsendt de fornødne oplysninger til vurdering af sagen, kan miljøministe-

*Gældende formulering**Lovforslaget*

ren endvidere efter anmodning fra Metroselskabet I/S beslutte at overtage sagen.

*Stk. 4.* Miljøministeren kan pålægge kommunalbestyrelsen at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter stk. 1-3, inden for den pågældende kommune.

*Stk. 5.* Kommunalbestyrelsen og miljøministeren skal underrette transportministeren, hvis Metroselskabet I/S uanset anmodning herom ikke leverer de oplysninger, der er nødvendige for behandlingen af en sag efter stk. 1-3. Transportministeren skal ligeledes underrettes om meddelte afslag og andre afgørelser, der kan have negativ betydning for fremdriften af etableringen af Cityringen.

*Stk. 6.* Miljøministerens afgørelser eller afgørelser truffet i henhold til en bemyndigelse kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 7.* § 65, stk. 4, og § 66, stk. 3, i lov om miljøbeskyttelse finder ikke anvendelse i sager om overtrædelse af afgørelser efter stk. 2 og 3.

*Stk. 8.* Transportministeren kan efter forhandling med miljøministeren fastsætte regler om afskæring af klage over andre afgørelser end nævnt i stk. 1 truffet efter miljøbeskyttelsesloven eller vandforsyningsloven eller regler udstedt i medfør af disse love og om, at reglerne i stk. 2-7 finder tilsvarende anvendelse.«

§ 15. Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger (Trafikstyrelsen) godkender følgende:

1) Den samlede tunnelkonstruktion, uanset hvilken tunnelkonstruktion der er tale om, herunder tunnelstrækninger med indbyggede sporskifter, sidespor, nød- og ventilationsskakte, stationer samt installationer, der vedrører tunnelstrækningerne, herunder tunnelstationernes sporområder.

2) De banetekniske anlæg.

3) Den indre indretning af stationernes publikumsområder og teknikområder med tilhørende installationer.

*Stk. 2.* Der kan opkræves gebyr efter gældende regler for kommunale og statslige godkendelser m.v., herunder godkendelser efter jernbaneloven eller anden lovgivning vedrørende sikkerhed, miljø og lign., i forbindelse med projekteringen, an-

*Gældende formulering*

læg og ibrugtagning. For Trafikstyrelsens godkendelse efter stk. 1, nr. 3, betales ikke gebyr.

*Stk. 3.* Gebyrets størrelse fastsættes på grundlag af den respektive del af anlægget, som godkendelsen vedrører.

*Lovforslaget*

**8.** I § 15 indsættes som stk. 4:

»*Stk. 4.* Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for Trafikstyrelsens godkendelse efter stk. 1, herunder om krav til anmeldelse og dokumentation af byggearbejder. Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om Trafikstyrelsens sagsbehandling, tilsyn og håndhævelse, herunder om, at tilsyn og håndhævelse skal foretages af Trafikstyrelsen efter regler i byggeloven.«

**9.** Efter § 17 indsættes:

»§ 17 a. Transportministerens afgørelser efter § 3, stk. 6, og § 4, stk. 3, kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

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

## Kapitel 9

*Straf*

§ 17 c. I regler, der udstedes efter § 14 a, stk. 1, og § 15, stk. 4, kan der fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af bestemmelser i reglerne.

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

## Kapitel 10

*Ikrafttræden«*

## § 2

I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 405 af 22. april 2013, som ændret bl.a. ved § 2 i lov nr.

*Gældende formulering**Lovforslaget*

1386 af 23. december 2012, § 9 i lov nr. 494 af 21. maj 2013, § 45 i lov nr. 1605 af 26. december 2013 og senest ved § 4 i lov nr. 274 af 26. marts 2014 foretages følgende ændring:

§ 7. Til den skattepligtige indkomst medregnes ikke:

Nr. 1 - 28...

1. I § 7 indsættes som nr. 29:

»29) Kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 14 b, stk. 1 og 2, i lov om en Cityring, samt erstatning og beløb ydet i forbindelse med genhusning, som i øvrigt udbetales af Metroselskabet I/S i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen.«

**§ 3**

*Stk. 1.* Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelse i Lovtidende.

*Stk. 2.* § 1 finder ikke anvendelse på klager over afgørelser efter lov om en Cityring, som er truffet inden lovens ikrafttrædelse. For sådanne klager finder de hidtil gældende regler anvendelse.

*Stk. 3.* § 1 finder ikke anvendelse på klager over afgørelser, som nævnt i § 14 c, stk. 1, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 7, som er truffet inden lovens ikrafttræden. For sådanne klager finder de hidtil gældende regler anvendelse.

*Stk. 4.* Klager over afgørelser, der er truffet efter miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt i medfør heraf, indtil transportministeren har fastsat regler efter § 14 a, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, færdigbehandles efter de hidtil gældende regler.

*Stk. 5.* § 2 har virkning for udbetalinger uanset udbetalingstidspunktet.