



25.03.14

## **Banedanmarks bemærkninger til udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring.**

Banedanmark har følgende bemærkninger til det udsendte lovudkast:

### ***Strategisk miljøvurdering og VVM***

- Der skrives ganske meget i bemærkningerne om strategisk miljøvurdering, dvs. vurdering efter SMV-direktivet. Dette forekommer overflødig i de fleste sammenhænge, da dette lovforslag ikke primært handler om planer eller programmer, men om ændringer af et konkret projekt – Cityringen - og der skal derfor ikke laves SMV i forbindelse med ændringerne af Cityringsanlægget.

Derimod kan man rejse spørgsmål om, hvorvidt der skulle laves SMV-vurdering for de regler, som transportministeren kan fastsætte efter forslaget til § 3, stk. 6, sidste pkt., og regler efter §§ 14 a og § 14 b i det omfang, at disse faktisk fastlægger rammer for fremtidige tilladelser i forbindelse med anlægsarbejdet. Her skriver man i bemærkningerne, at disse regler ikke fastlægger rammer for de fremtidige tilladelser.

- Det anføres i bemærkningerne vedr. § 4, stk. 4, at de almindelige regler om VVM i planloven og VVM-bekendtgørelsen ikke finder anvendelse på Cityringen.

Banedanmark gør opmærksom på, at der kun er mulighed for ikke at følge EU-direktivets krav i tilfælde, hvor et anlæg vedtages i enkeltheder. Dette er ikke tilfældet med Cityringen eller med det foreliggende ændringsforslag. Såfremt dette ønskes, skal lovændringen have en note om gennemførelse af EU-regler, og der skal formentlig ske notifikation til Kommissionen.

Telefon

Telefax

Journalnr.

11-03369

Direkte

Notat

Side 1(4)



### ***Mindre ændringer, der ikke kræver VVM***

- Lovforslaget indeholder ikke regler om, hvad der skal ske, hvis der er tale om mindre ændringer, der efter de gældende regler om scooping vil betyde, at der ikke vil skulle laves en VVM-redegørelse.

Dette er relevant i forhold til forslaget til § 3, stk. 6, og i forhold til § 4, stk. 3.

### ***Forurening og gener i § 14 a***

§ 14 a indebærer, at transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget.

Reglerne i miljøbeskyttelsesloven – formentlig tænkes her på regler om forurening og støjulemper - skal således ikke anvendes. Hvis man erstatter reglerne i miljøbeskyttelsesloven med andre regler, og reglerne i miljøbeskyttelsesloven gennemfører EU-direktiver, så skal EU-reglerne for det første respektere og gennemføre EU-direktiverne, og der skal sættes en note på lovændringen om, at lovændringen gennemfører EU-direktiver, og Kommissionen skal notificeres om lovændringen.

I bemærkningerne fremgår det i øvrigt, at der vil blive tale om et miks af regler og konkrete afgørelser – i form af f.eks. fravigelser fra det generelle fastsatte niveau.

Efter formuleringen af bestemmelsen i § 14 a gælder forslaget også i driftsfasen, hvilket forekommer ret vidtgående.

Det er ikke omtalt i hvilket omfang, der er klageadgang for de supplerende afgørelser i forhold til reglerne.

### ***Overtagelse i § 14 b.***

- Det anføres i bemærkningerne pkt. 2.3.7. at der ikke i den gældende lov er mulighed for forlods overtagelse, og at en sådan ordning findes i andre love og desuden ved anlægget af Østamagerbanen.

Banedanmark gør opmærksom på, at der også i den gældende lovs § 12 er adgang til forlods overtagelse. Denne bestemmelse gælder som noget specielt i forhold til andre jernbaneanlægslove efter sin formulering og så *i anlægsfasen*.



### ***Klageadgang i § 17 a.***

- Bestemmelsen rejser spørgsmål om, hvorvidt afskæring af transportministerens klageadgang kun gælder afgørelser efter § 3, stk. 6, og § 4, stk. 3, som det fremgår af formuleringen.

Det vil formentlig være hensigtsmæssigt, at dette gælder alle ministerens afgørelser efter Cityringsloven.

### ***Domstolsprøvelse i § 17 b***

- Det fremgår ikke nærmere, om TRM har overvejet konsekvenserne heraf i forhold til vores øvrige anlægslove, hvor der også ”kun” er domstolsprøvelse i forhold til TRM’s afgørelse.

Det vil næppe være hensigtsmæssigt, hvis Banedanmark skal til at ændre alle vores anlægslove for ikke at komme i konflikt med Århuskonventionen.

I øvrigt burde hensigten med forslaget kunne klares uden direkte lovhjælp, f.eks. ved at Kammeradvokaten ikke påstår afvisning af sager, hvor de pågældende organisationer (berettiget) er part. Rettens mulighed for at bestemme, at vedkommende ikke eller kun delvis skal erstatte modpartens udgifter til retssagen følger formentlig allerede i dag af reglerne i retsplejeloven.

Banedanmark foreslår, at muligheden blot omtales i de generelle bemærkninger i form af en omtale af en påtænkt fremgangsmåde eller praksis i bemærkningerne.

Endvidere foreslår Banedanmark, at man sletter formuleringen: ”Bestemmelsen gælder således alene for sager efter cityringsloven.”, da man i den konkrete procestilrettelæggelse vil kunne tage højde for tilsvarende regler uden specifik lovhjælp.

### ***Klageadgang vedr. støj***

- Det er ikke korrekt, når det i indledningen (side 5 øverst) skrives, at de aktuelle klageadgange vedr. støj ikke var forudsat ved projektets planlægning, og at der ikke var nogen klageadgang.



Miljøbeskyttelseslovens § 42 var også gældende dengang, men i forbindelse med kommunalreformen i 2007 blev klageadgangen ændret fra klage til amtsrådet/miljøministeren til, at der klage over kommunernes afgørelse skulle indbringes for Miljøklagenævnet (nu Natur- og Miljøklagenævnet).