



Fremsat den 13. januar 2016 af transport- og bygningsministeren (Hans Christian Schmidt)

Forslag

til

Lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S og lov om trafiksselskaber¹⁾

(Anlæg af letbanen på Ring 3, særlig regulering i anlægsperioden m.v.)

§ 1

I lov nr. 165 af 26. februar 2014 om letbane på Ring 3, som ændret ved § 130 i lov nr. 686 af 27. maj 2015, foretages følgende ændringer:

1. Som fodnote til lovens titel indsættes:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele 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 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, side 1.«

2. Overalt i loven ændres »Ring 3 Letbane I/S« til: »Hovedstadens Letbane I/S«, og »Ring 3 Letbane I/S'« til: »Hovedstadens Letbane I/S'«.

3. I overskriften til *kapitel 1* ændres »udarbejdelse af VVM-redegørelse« til: »miljømæssige vurderinger«.

4. I § 2, stk. 1, indsættes efter »projektering«: », anlæg og drift«.

5. § 2, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Linjeføringen for letbanen på Ring 3 med stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter og omformerstationer fremgår af bilag 1 til loven.«

6. Efter § 3 indsættes i *kapitel 1*:

»§ 3 a. Anlægget af letbanen på Ring 3, jf. § 2, skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 3 b.

§ 3 b. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, må ikke påbegyndes uden tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. § 25 b.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen afgør på grundlag af en anmeldelse fra Hovedstadens Letbane I/S, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, inden der gives tilladelse efter stk. 1. Vurderer Trafik- og Byggestyrelsen, at der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, udarbejder Hovedstadens Letbane I/S denne. Trafik- og Byggestyrelsen foretager offentliggørelse af den supplerende VVM-redegørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 3. Bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet (VVM), finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

Stk. 4. Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Transport- og bygningsministeren kan efter forhandling med miljø- og fødevareministeren fastsætte nærmere regler om

- 1) anmeldelse efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafik- og Byggestyrelsen,
- 2) pligt for andre myndigheder og Hovedstadens Letbane I/S til at give de oplysninger, der er nødvendige for

¹⁾ Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele 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, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. L 124, side 1.

Trafik- og Byggestyrelsens vurdering af ændringer eller udvidelser efter stk. 2,

- 3) gennemførelse af Trafik- og Byggestyrelsens vurdering efter stk. 2 og om indholdet af VVM-redegørelsen,
- 4) vilkår for tilladelsen efter stk. 1 og
- 5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af den supplerende VVM-redegørelse.

§ 3 c. Beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af anlægget nævnt i § 2, varetages af transport- og bygningsministeren efter denne lov. Kort over naturlokaliteter omfattet af naturbeskyttelsesloven fremgår af bilag 2 til loven.

§ 3 d. Kommunalbestyrelsen eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet, jf. § 2, som træffes efter lov om naturbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse samt regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen afgørelser vedrørende anlægsprojektet, jf. § 2, i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages af Hovedstadens Letbane I/S til transport- og bygningsministeren.

Stk. 3. Transport- og bygningsministeren kan overtage kommunalbestyrelsen beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag vedrørende anlægsprojektet, jf. § 2.

Stk. 4. Transport- og bygningsministerens afgørelser af klager efter stk. 2, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsen beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 5. De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsen afgørelser omfattet af stk. 1.

Stk. 6. Transport- og bygningsministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om kommunalbestyrelsen pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

§ 3 e. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget nævnt i § 2. Transport- og bygningsministeren kan herunder fastsætte regler om 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. Lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægget af letbanen på Ring 3, der er omfattet af regler udstedt efter stk. 1. Det samme gælder afgørelser truffet i medfør af lov om miljøbeskyttelse.

§ 3 f. Fastsætter transport- og bygningsministeren regler i medfør af § 3 e, stk. 1, kan ministeren samtidig fastsætte regler om, at Hovedstadens Letbane I/S skal tilbyde kompensation til beboere, som kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 3 e, stk. 1. Transport- og byg-

ningsministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

Stk. 2. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at Hovedstadens Letbane I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af transport- og bygningsministerens regulering af forholdene i medfør af § 3 e, stk. 1, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transport- og bygningsministeren kan herunder fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transport- og bygningsministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder fastsætte regler om, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse.

Stk. 3. Opnås der ikke en aftale mellem Hovedstadens Letbane I/S og den berettigede til kompensation, genhusning eller til overtagelse af deres bolig i medfør af regler udstedt efter stk. 1 og 2, eller opstår der uenighed om en indgået aftale, 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.

Stk. 4. Sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt af Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. Kompensation og beløb ydet ved genhusning efter reglerne i stk. 1 og 2 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser. Kompensationen og beløbene medregnes endvidere ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst.

Stk. 6. Har transport- og bygningsministeren fastsat regler efter 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 anlægsprojektet.

§ 3 g. §§ 3 a-3 f samt regler udstedt i medfør heraf finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, der er tilladt efter § 3 b, stk. 1.«

7. I § 22, *stk. 4, 1. pkt.*, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

8. I § 22, *stk. 4, 2. pkt.*, og i § 23, *stk. 3*, ændres »§ 51, stk. 1 og 2,« til: »§ 103«.

9. I § 22, *stk. 4, 3. pkt.*, ændres »§§ 58 a-62« til: »§§ 107-111«.

10. I § 24 ændres »§ 106« til: »§ 77, stk. 1,« og »projektering og forberedende arbejder på« ændres til: »projektering, herunder forberedende arbejder, og ved anlæg af«.

11. Efter § 24 indsættes i *kapitel 4*:

»§ 24 a. Kan der ikke opnås enighed med ejere af ledningsanlæg omfattet af § 24 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, kan tilrettelægges, kan transport- og bygningsministeren, efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 2. Transport- og bygningsministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 1, udføre for Hovedstadens Letbane I/S' eller ledningsejerens regning, jf. § 24.

§ 24 b. Erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af §§ 24 og 24 a fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje anvendelse. Hovedstadens Letbane I/S afholder alle omkostninger forbundet hermed.«

12. Overskriften til *kapitel 5* affattes således:

»Kapitel 5

Delegation, domstolsprøvelse, straf m.v.«

13. Efter § 25 indsættes i *kapitel 5*:

»§ 25 a. Transport- og bygningsministeren kan bemyndige Hovedstadens Letbane I/S til som anlægsmyndighed at iværksætte ekspropriation efter § 30 i jernbaneloven til anlæg af letbanen på Ring 3, jf. § 2.

§ 25 b. Trafik- og Byggestyrelsen udfører de opgaver, der fremgår af § 3 b.

Stk. 2. Ved udførelsen af de opgaver, der fremgår af § 3 b, er Trafik- og Byggestyrelsen uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

§ 25 c. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov eller de regler, der fastsættes i medfør af loven, skal være

anlagt, inden seks måneder efter at afgørelsen eller beslutningen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Stk. 2. 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.

§ 25 d. I regler, der udstedes efter § 3 e 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.«

14. Som *bilag 1 og 2* indsættes bilag 1 og 2 til denne lov.

§ 2

I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, som ændret ved § 1 i lov nr. 632 af 14. juni 2011, § 2 i lov nr. 526 af 27. maj 2013, § 27 i lov nr. 165 af 26. februar 2014 og § 2 i lov nr. 156 af 18. februar 2015, foretages følgende ændring:

1. To steder i § 8, *stk. 3*, ændres »Ring 3 Letbane I/S« til: »Hovedstadens Letbane I/S«, og »Ring 3 Letbane I/S'« ændres til: »Hovedstadens Letbane I/S'«.

§ 3

I lov om trafikelskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, foretages følgende ændring:

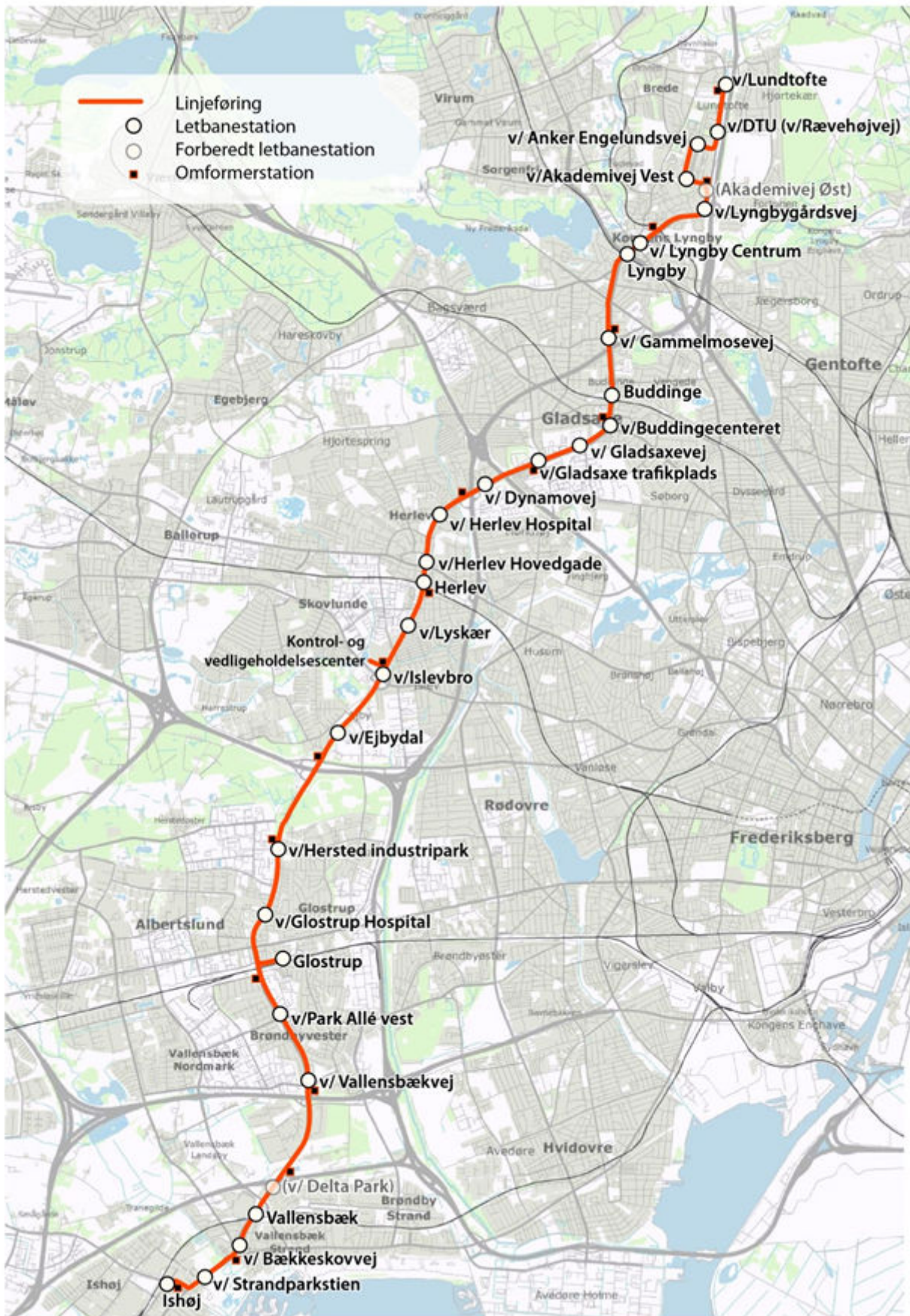
1. I § 5 indsættes som *stk. 12*:

»*Stk. 12.* Trafikelskabet på Sjælland kan efter aftale med Hovedstadens Letbane I/S varetage opgaver vedrørende driften af letbanen på Ring 3.«

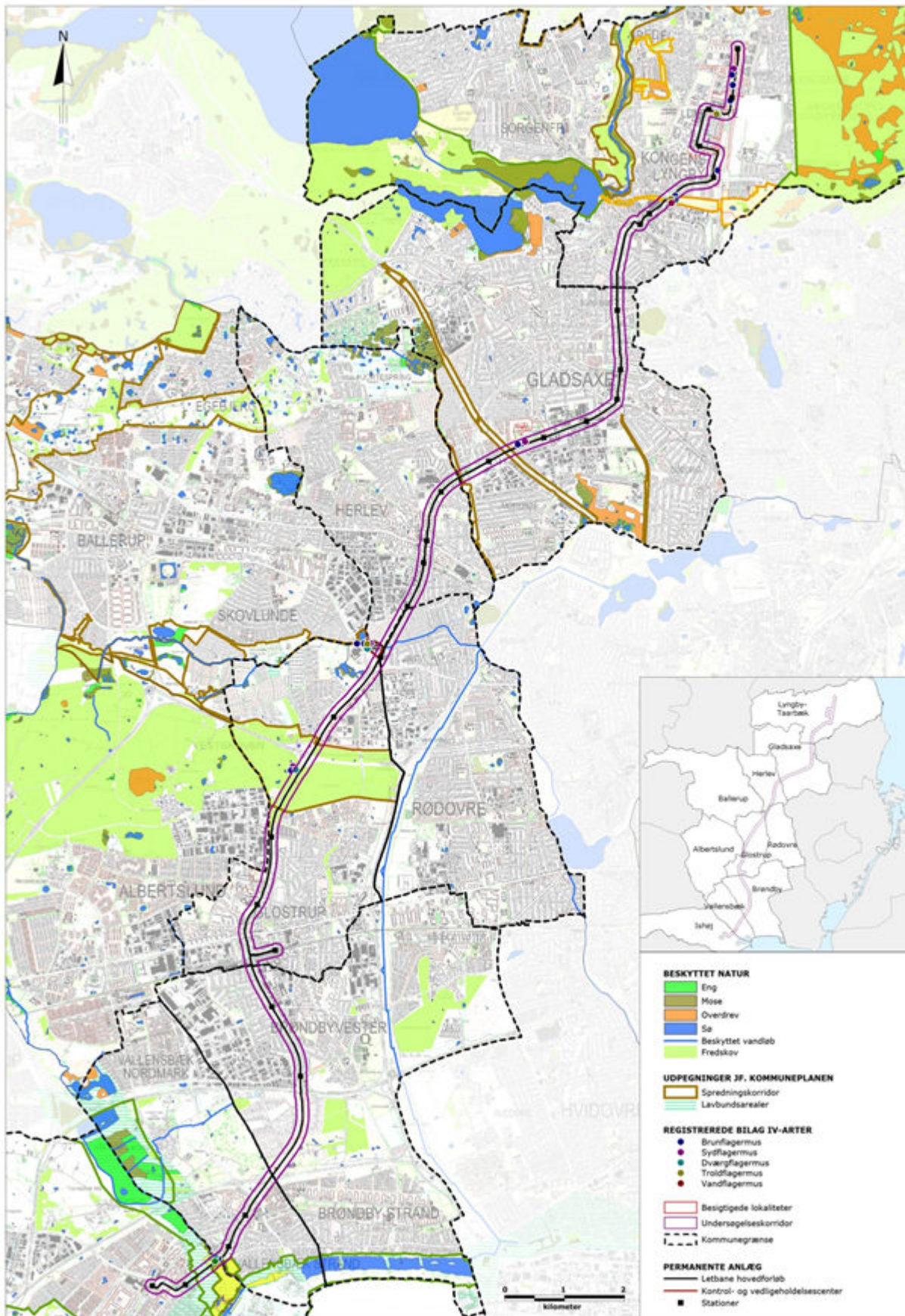
§ 4

Loven træder i kraft den 1. april 2016.

Kort over letbanen på Ring 3



Naturlokaliteter



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Gældende ret
 - 2.2. Transport- og bygningsministerens overvejelser og lovforslaget indhold
 - 2.2.1. Beskrivelse af anlægget
 - 2.2.2. Den ændrede linjeføring gennem Ishøj Kommune
 - 2.2.3. Den ændrede linjeføring gennem Lyngby-Taarbæk Kommune
 - 2.2.4. Dimensionerede hastighedsgrænser for vejtrafikken
 - 2.2.5. Overvejelser om den ændrede linjeføring
 - 2.3. Teknisk beskrivelse af letbanen på Ring 3
 - 2.3.1. Letbanen – spor og køreledninger
 - 2.3.2. Signalsystemer
 - 2.3.3. Adskillelse fra den øvrige trafik
 - 2.3.4. Beplantning
 - 2.3.5. Stationer
 - 2.3.6. Letbanetog
 - 2.3.7. Kontrol- og vedligeholdelsescenter
 - 2.3.8. Omformerstationer
 - 2.4. Letbanens indpasning på Ring 3 og forlængelserne i Ishøj og Lyngby
 - 2.5. Kommunevis beskrivelse af letbaneanlægget og dets indpasning i vejanlæggene
 - 2.6. Anlægsprocessen
 - 2.6.1. Forberedende arbejder
 - 2.6.2. Ledningsomlægninger
 - 2.6.3. Anlægsarbejdet
 - 2.6.4. Trafikomlægninger
 - 2.7. Letbanens drift
 - 2.8. Regulering af letbaner
 - 2.9. Anlægslovens forhold til natur og miljølovgivning
 - 2.9.1. Gældende ret
 - 2.9.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser
 - 2.10. Adgang til at regulere visse forureninger og gener fra anlægget
 - 2.10.1. Gældende ret
 - 2.10.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
 - 6.1. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen
 - 6.1.1. Trafik
 - 6.1.2. Støj
 - 6.1.3. Vibrationer
 - 6.1.4. Landskab, arkitektur og kulturarv
 - 6.1.5. Jord
 - 6.1.6. Grundvand og afvanding
 - 6.1.7. Luft
 - 6.1.8. Natur og overfladevand
 - 6.1.9. Befolkning, rekreative interesser og kolonihaver
 - 6.1.10. Miljømæssigt afledte socioøkonomiske påvirkninger
 - 6.2. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen
 - 6.2.1. Trafik
 - 6.2.2. Støj og vibrationer

- 6.2.3. Landskab og arkitektur
- 6.2.4. Kulturarv
- 6.2.5. Afvanding
- 6.2.6. Luft
- 6.2.7. Elektromagnetisme
- 6.2.8. Befolkning og rekreative interesser
- 7. Forholdet til EU-retten
 - 7.1. VVM-direktivet
 - 7.2. Interoperabilitetsdirektivet, lokomotivførerdirektivet og jernbanesikkerhedsdirektivet
 - 7.3. PSO-forordningen
 - 7.4. Århus konventionen
- 8. Hørte myndigheder og organisationer
- 9. Sammenfattende skema

1. Indledning

I henhold til den gældende lov om bl.a. projekteringen af letbanen på Ring 3, lov nr. 165 af 26. februar 2014 om letbane på Ring 3 (Ring 3-loven) er der blevet udarbejdet en VVM-redegørelse for letbanen på Ring 3, som har været i offentlig høring. På baggrund af de indkomne høringssvar og ønsker fra interessenterne i Ring Letbane I/S er der foretaget visse justeringer af projektet. Herefter har det været nødvendigt at udarbejde et tillæg til den oprindelige VVM-redegørelse, som har været sendt i offentlig høring parallelt med nærværende lovforslag.

Som forudsat i Ring 3-loven fremsættes nu nærværende ændringsforslag til loven, som fastlægger den endelige linjeføring for letbanen på Ring, godkender VVM-redegørelsen med tillæg samt bemyndiger interessentskabet bag letbanen på Ring 3 (Ring 3 Letbane I/S herefter omtalt som Hovedstadens Letbane I/S) til at anlægge letbanen og efterfølgende drive letbanen.

Baggrunden for letbanen på Ring 3 er en principaftale af 20. juni 2013 mellem staten ved Transport- og Bygningsministeriet (tidligere Transportministeriet), Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune om anlæg og drift af en letbane på Ring 3. På baggrund af principaftalen blev der udarbejdet en kombineret selskabs- og projekteringslov.

Som udgangspunkt skal anlægget af letbanen på Ring 3 gennemføres inden for den almindelige miljøretlige regulering, men for at begrænse risikoen i forbindelse med projektet og sikre, at projektet kan gennemføres som besluttet, foreslås der i lovforslaget indsat en række muligheder for særlig regulering i tilfælde af store forsinkelser eller forstyrrelser af projektet.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Gældende ret

Den gældende lov om letbane på Ring 3 er en projekterings- og selskabslov, som gav mulighed for at oprette et letbaneselskab, bestående af 13 interessenter: staten ved Transport- og Bygningsministeriet, Region Hovedstaden, Lyngby-Taarbæk Kommune, Gladsaxe Kommune, Herlev Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Albertslund Kommune, Brøndby Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Hvidovre Kommune, Vallensbæk Kommune og Ishøj Kommune. Interessentskabet blev stiftet 19. juni 2014 og har siden stiftelsen arbejdet med projekteringen af letbanen, herunder har interessentskabet på vegne af Transport- og Bygningsministeriet udarbejdet en VVM-redegørelse inkl. tillæg for letbanen på Ring 3.

Den gældende lov angiver den overordnede linjeføring, som er den linjeføring, der er udarbejdet i VVM-redegørelsen for, herunder en alternativ linjeføring, hvor letbanen i Lyngby-Taarbæk Kommune kører ind gennem Danmarks Tekniske Universitet (DTU) via Akademivej Vest og Anker Engeldsvej.

Letbanen skal passere igennem eller langs følgende kommuner, som alle indgår i ejerkredsen: Ishøj, Vallensbæk, Brøndby, Rødovre, Glostrup, Albertslund, Herlev, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk Kommuner. Herudover indgår Høje Taastrup Kommune og Hvidovre Kommune i ejerkredsen.

Letbanen skal på hovedparten af strækningen køre på Ring 3, som er en vigtig vejtrafikforbindelse på tværs af regionen, og som er væsentlig for fremkommeligheden på det samlede overordnede vejnet i dette område, herunder motorringvejene. Det indgår derfor i arbejdet med optimering af letbaneprojektet, og de deraf følgende ombygninger af Ring 3 vejanlægget, at begrænse konsekvenserne for fremkommeligheden på Ring 3 og dermed for det samlede vejnet, som i forvejen er kapacitetsmæssigt hårdt belastet.

2.2. Transport- og bygningsministerens overvejelser og lovforslaget indhold

Lovforslaget indeholder for det første et forslag om, at Ring 3 Letbane I/S skifter navn til Hovedstadens Letbane I/S. Interessentskabet er derfor herefter benævnt Hovedstadens Letbane I/S. Navneændringen medfører tillige, at der

foretages en konsekvensrettelse i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S.

Det foreslås, at Hovedstadens Letbane I/S gives bemyndigelse til at anlægge og drive en letbane på Ring 3. Anlægget af letbanen skal ske i overensstemmelse med det kortbilag, som efter lovforslaget skal være en del af loven. Kortbilaget angiver den overordnede linjeføring for letbanen på Ring 3 med angivelse af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter samt omformerstationer. Der kan ske mindre tilpasninger af anlægsprojektet i forbindelse med entreprenørens konkrete forslag til udformning af letbanen.

Lovforslaget indeholder endvidere forslag om, at anlæg af letbanen på Ring 3 skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet. Anlægsloven træder således i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de almindelige administrative VVM-regler.

Det foreslås, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen. Trafik- og Byggestyrelsen vurderer i den forbindelse, om der forud for en tilladelse, skal udarbejdes en supplerede VVM-redegørelse. Trafik- og Byggestyrelsen er i udførelsen af deres opgave efter denne regel uafhængig af instruktion om den enkelte sags behandling og afgørelse.

Det foreslås, at beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven, for så vidt angår arealer, der er nødvendige for anlæg af letbanen på Ring 3, varetages af transport- og bygningsministeren.

Det foreslås, at afskære klageadgangen, for så vidt angår en kommunalbestyrelses eller en statslig myndigheds afgørelser efter lov om naturbeskyttelse eller lov om miljøbeskyttelse, eller regler udstedt i medfør heraf, i relation til anlægget, jf. § 2. Dog kan Hovedstadens Letbane I/S påklage afgørelserne til transport- og bygningsministeren. Der indføres tillige mulighed for, at transport- og bygningsministeren kan overtage kommunalbestyrelses kompetence i henhold til de nævnte love.

Det foreslås endvidere, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte særlige regler om forurening og gener fra anlægget. Såfremt denne mulighed benyttes af transport- og bygningsministeren, kan der samtidig fastsættes regler om mulighed for kompensation til beboere som udsættes for gener, som følge af de udstedte regler.

Det foreslås tillige, at vejlovens gæsteprincip også finder anvendelse i anlægsfasen. Der fastsættes endvidere mulighed for, at transport- og bygningsministeren i tilfælde, hvor der ikke kan opnås enighed om tilrettelæggelsen af arbejdet med omlægningen af ledningerne, kan iværksætte arbejdet. I tilfælde af, at der ikke kan opnås en aftale om betalings-spørgsmålet, fastsættes erstatningen af ekspropriations- og taksationsmyndighederne.

Det foreslås yderligere, at transport- og bygningsministeren kan bemyndige Hovedstadens Letbane I/S til at iværksætte ekspropriation til brug for anlægget af letbanen på

Ring 3 i overensstemmelse med ekspropriationsbestemmelsen i jernbanelovens § 30.

Endelig foreslås det, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov eller regler udstedt i medfør heraf, skal ske inden seks måneder efter, at afgørelsen eller beslutningen er meddelt den pågældende eller offentliggjort.

Derudover indeholder lovforslaget forslag om en tilføjelse i lov om trafikelskaber, således at Hovedstadens Letbane I/S får mulighed for, efter aftale at overlade trafikføberansvaret på letbanen til trafikelskabet på Sjælland.

2.2.1. Beskrivelse af anlægget

Letbanen løber igennem eller støder op til kommunerne Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Albertslund, Glostrup, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj. Et oversigtskort med angivelse af letbanens forløb, stationer, omformerstationer og kontrol- og vedligeholdelsescenter vil fremgå af lovens bilag 1.

Letbanen er ca. 28 km lang og løber i siden af eller midt i vejen fra Lundtofte i nord til Ishøj S-tog station i syd. På hovedparten af strækningen forløber letbanen på Ring 3. I det omfang letbanen anlægges på arealer, der er udskilt af matriklen som vejareal, har arealet under letbanen status af vejareal, mens letbanen i øvrigt reguleres efter jernbaneloven, se i øvrigt afsnit 2.8.

Transport- og Bygningsministeriet, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune har besluttet at tilkøbe den alternative linjeføring gennem Danmarks Tekniske Universitet (DTU), der er blevet udarbejdet VVM-redegørelse for. De tre parter finansierer således ekstraomkostningerne ved gennemførelse af DTU-alternativet.

Letbanen får 28 stationer. Oprindeligt var der tale om 27 stationer, men DTU-alternativet giver en ekstra station og bevirker desuden, at letbanen bliver 28 km lang i stedet for de oprindelige 27 km. Projektet er desuden forberedt til eventuelle ekstra stationer i Vallensbæk Kommune ved Delta Park og i Lyngby-Taarbæk Kommune ved Akademivej Øst. Seks af stationerne betjenes også af S-tog og bus og får derfor karakter af trafikknudepunkter. De seks trafikknudepunkter bliver Lyngby Station, Buddinge Station, Herlev Station, Glostrup Station, Vallensbæk Station og Ishøj Station.

Letbanen vil køre i 5-minutters drift om dagen, mens der vil være 10-minutters drift om aftenen og på søn- og helligdage. Om natten parkeres letbanetogene på kontrol- og vedligeholdelsescentret i Glostrup.

Anlægsarbejdet begynder i foråret 2017 og løber frem til 2023 med risiko for forlængelse til 2024, hvor letbanen forventes taget i brug. Der vil blive arbejdet i forskellige faser på flere steder på strækningen på én gang. Denne vurdering af ibrugtagningstidspunktet må tages med det forbehold, at den forudsatte tidsplan ikke er afprøvet gennem et udbud, hvor de bydende entreprenører enten bekræfter den forudsatte tidsplan eller kommer med forslag til ændringer. Dette forbehold skal være afklaret, inden ejerne skal tage endelig

stilling til gennemførelsen af letbanen forud for indgåelsen af de store kontrakter.

2.2.2. Den ændrede linjeføring gennem Ishøj Kommune

Den oprindeligt foreslåede linjeføring i Ishøj Kommune fra Ishøj Station ad Vejlebrovej og Vejledalen har givet anledning til mange høringssvar i forbindelse med den offentlige høring af VVM-redegørelsen fra både foreninger og borgere med kritik af både linjeføringen og stationsplaceringen ved CPH West. Flere af høringssvarene indeholder forslag til alternative linjeføringer.

På den baggrund har Ishøj Kommune anmodet om en ændret linjeføring, hvor letbanen føres ad Ishøj Stationsvej og Ishøj Strandvej med en station på Ishøj Strandvej, hvor buslinje 300 S i dag har stoppested. Ændringen er udgiftsneutral for letbaneprojektet, både hvad angår anlægsomkostninger, driftsrelaterede anlægsinvesteringer og driftsomkostninger og -indtægter.

Der er blevet udarbejdet et tillæg til VVM-redegørelsen for den ændrede linjeføring, som nu indgår i projektet, jf. bilag 1 til loven.

2.2.3. Den ændrede linjeføring gennem Lyngby-Taarbæk Kommune

Linjeføringen gennem Lyngby-Taarbæk Kommune rummer nogle af de mest komplicerede strækninger på letbanen, hvilket også har givet anledning til et stort antal høringssvar i forbindelse med den offentlige høring af VVM-redegørelsen. Det gælder strækningerne mellem Lyngby Torv og DTU via Klampenborgsvej og Lundtoftegårdsvej til Akademivej.

På baggrund af den offentlige høring over VVM-redegørelsen og med henblik på at imødekomme en stor del af kritikken af den i VVM-redegørelsen indeholdte linjeføring, har Lyngby-Taarbæk Kommune besluttet at forbedre trafikforholdene i det centrale Lyngby, samtidig med etablering af letbanen. Samtidig tages der højde for en fremtidig situation med en betydelig byudvikling i kommunen. Kommunen har således blandt andet besluttet:

- at lukke Klampenborgvej mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej for biltrafik,
- at nedgradere Klampenborgvej mellem Kanalvej og Lundtoftegårdsvej fra fire til to spor,
- at forlænge Firskovvej til Jægersborgvej og
- at etablere en rampe ad Lyngby Torv nord for rådhuset til det underjordiske parkeringsanlæg.

Lyngby-Taarbæk Kommune har oplyst, at de nævnte forbedringer af vejtrafikforholdene vil beløbe sig til ca. 140 mio. kr.

Disse forbedringer af vejtrafikforholdene i Lyngby medfører ændrede betingelser for etablering af letbanen og dermed en ændret linjeføring. Letbanen vil fortsat blive placeret langs sydsiden af Klampenborgvej mellem Lyngby Hovedgade og Kanalvej. I Kanalvejskrydset føres letbanen over til nordsiden af Klampenborgvej, hvor den forløber ad de to nedlagte kørespor mellem Kanalvej og Lundtoftegårdsvej og

derefter langs vestsiden af Lundtoftegårdsvej frem til Akademivej, hvor letbanen drejer ind gennem DTU.

Denne linjeføring adskiller sig fra den oprindelige VVM-redegørelses linjeføring på en sådan måde, at det giver mulighed for en række besparelser. Blandt andet udgår krydset ved Firskovsvej, underførelsen under Nærumbanen forenkles, underførelsen under Klampenborgvej til Lundtoftegårdsvej kan udelades, og stationen ved Lyngbygårdsvej placeres på terræn i stedet for nedgravet. Desuden kan en række ekspropriationer på sydsiden af Klampenborgvej undgås, men til gengæld vil en del af eller hele tankstationen skulle eksproprieres.

Det er vurderingen, at Lyngby-Taarbæk Kommunes beslutning om forbedringer af vejtrafikforholdene i Lyngby medfører en samlet besparelse i letbanens anlægssum på ca. 50 mio. kr.

Til finansiering af Lyngby-Taarbæk Kommunes beslutning om forbedringer af vejtrafikforholdene i Lyngby yder Hovedstadens Letbane I/S et tilskud på 50 mio. kr. til Lyngby-Taarbæk Kommune. Hovedstadens Letbane I/S har derudover tilbudt Lyngby-Taarbæk Kommune, at Lyngby-Taarbæk Kommune kan finansiere den resterende del af vejtrafikforholdene med yderligere 90 mio. kr. som et tilkøb, jf. § 4, stk. 3, i den gældende lov.

De af Lyngby-Taarbæk Kommune besluttede trafikforbedringer er ikke i sig selv en del af letbaneprojektet som sådan, men derimod kommunalpolitisk besluttede trafikomlægninger som følge af den gennemførte VVM-procedure. Det tilkommer Lyngby-Taarbæk Kommune at træffe afgørelse om – i overensstemmelse med de sædvanlige regler om VVM – hvorvidt de besluttede trafikomlægninger er VVM-pligtige. Lyngby-Taarbæk Kommunes beslutning om trafikforbedringer har ingen betydning for, at der med denne ændringslov kan tages stilling til letbaneprojektet.

Den samlede ændring af såvel det centrale vejnet som letbanens linjeføring vil være udgiftsneutral for letbaneprojektet både hvad angår anlægsomkostningerne, de driftsrelaterede anlægsinvesteringer og driftsøkonomien. Lyngby-Taarbæk Kommunes beslutninger om forbedringer af vejtrafikforholdene medfører heller ikke, at der fra Hovedstadens Letbane I/S efter vedtagelsen af denne lov skal tages stilling til andre foranstaltninger, som kan have væsentlig miljømæssig virkning, før anlægget af letbanen kan gennemføres.

Der er blevet udarbejdet et tillæg til VVM-redegørelsen for den ændrede linjeføring, som nu indgår i projektet, jf. bilag 1 til loven.

2.2.4. Dimensionerede hastighedsgrænser for vejtrafikken

I VVM-redegørelsen er der forudsat en række nedsættelser af hastighedsgrænserne for biler. Disse hastighedsnedsættelser vil medføre en reduktion af bilernes fremkommelighed på Ring 3 med deraf følgende risiko for overflytning til det øvrige overordnede tværgående vejnet, herunder især Motorring 3 og 4.

Det er væsentligt, at den samlede tværgående trafik i regionen og dermed fremkommeligheden i den samlede ho-

vedstad, kan fastholdes på et højt niveau, - også efter letbanens etablering, - af hensyn til befolkningens mobilitet og dermed udnyttelsen af områdets potentialer, og for at sikre områdets nuværende og fremtidige vækstmuligheder. Samfundets investeringer i infrastruktur bør udnyttes bedst muligt.

På den baggrund er de forudsatte hastighedsnedsættelser blevet vurderet på ny, herunder hvilke der kan begrundes ud fra hensynet til anlægget af letbanen. Lovforslaget skal således alene behandle de hastighedstilpasninger, der er nødvendige af hensyn til at kunne anlægge letbanen som forudsat teknisk og økonomisk. Ved vurderingen er der taget højde for, at tilbageførsel af hastighederne til de nuværende hastighedsgrænser kun sker under forudsætning af, at dette ikke fordyrer eller forringer letbanen og ikke væsentligt forøger omfanget af ekspropriationer.

Det er blevet vurderet, at tilbageførsel af hastighedsgrænserne til de nuværende hastighedsgrænser ikke indebærer væsentlige ændringer af de i VVM-redegørelsen beskrevne støj- og vibrationsniveauer, som følge af biltrafikken. Ændringerne vurderes således at være marginale. Desuden er der allerede i VVM-redegørelsen taget højde for, at den vurderede nedsættelse af støj- og vibrationsniveauet kan blive ændret, såfremt det besluttedes at tilbageføre hastighedsgrænserne til det nuværende niveau. Det er således vurderingen, at ændringen kan rummes inden for den eksisterende VVM-redegørelse.

Der vedlægges som bilag 2 til lovforslaget en oversigt over de hastigheder, som Ring 3 er dimensioneret til, samtidig med at vejen skal rumme en letbane. Afvigelser herfra vil herefter efter vejlovens § 24, hvis vejen skærer, hvis vejen vil skære eller, hvis vejen har eller får forbindelse med en statsvej eller en rutenummeret vej, forudsætte, at den enkelte vejmyndighed, det vil her sige den pågældende kommune, hører Vejdirektoratet og andre vejmyndigheder om den påtænkte ændring.

Formålet med denne høringsproces, som er fastlagt i vejloven, er - ud fra et samfundsøkonomisk hensyn - at sikre, at forskellige vejmyndigheders påtænkte ændringer, ikke påfører andre veje herunder andre vejmyndigheder fremkommelighedsvanskeligheder eller ekstraomkostninger uden, at disse andre myndigheder har haft adgang til at udtale sig, og uden at parterne har haft mulighed for at finde en fælles løsning.

Det er politiet, der efter forhandling med vejmyndigheden, træffer afgørelse om lokale hastighedsgrænser, jf. færdselslovens § 92 a, stk. 2.

2.2.5. Overvejelser om den ændrede linjeføring

Det er vurderingen, at de oven for nævnte ændringer af linjeføringen, herunder DTU-alternativet ikke fører til ekstraomkostninger, ud over de nævnte tilkøb, som finansieres uden for letbaneprojektet af de parter, som ønsker tilkøbet, jf. den gældende lovs § 4, stk. 3.

Det nødvendige tillæg til VVM-redegørelsen for de af Ishøj og Lyngby-Taarbæk Kommuner ønskede ændringer af

linjeføringen er herefter blevet udarbejdet og tillægget er sendt i offentlig høring parallelt med nærværende lovforslag. Når resultatet af høringen foreligger, vil transport- og bygningsministeren sende VVM-redegørelsen med tillæg samt de udarbejdede høringsnotater (hvidbøger) til Folketingets Transport- og Bygningsudvalg, således at disse kan indgå som baggrundsmateriale til nærværende lovforslag.

2.3. Teknisk beskrivelse af letbanen på Ring 3

2.3.1. Letbanen – spor og køreledninger

Letbanen på Ring 3 er en tosporet elektrisk bane, som kan køre med en tophastighed på 70 kilometer i timen. Letbanen forsynes med strøm fra køreledninger, primært ophængt i master langs banen. Letbanen kører på hovedparten af strækningen på ballastede spor (traditionelle jernbanespor). I alle kryds og på strækningen gennem det centrale Lyngby kører letbanen dog på såkaldte rilleskinnespor (sporvejskinner). Endvidere vil der være enkelte kortere delstrækninger, hvor sporene for at sikre deres stabilitet i meget krumme kurver ligeledes etableres som rilleskinnespor. Yderligere delstrækninger kan blive forsynet med rilleskinnespor gennem tilkøb, jf. den gældende lovs § 4, stk. 3.

2.3.2. Signalsystemer

Letbanen på Ring 3 kører 'på sigt'. Det vil sige, at letbaneføreren har ansvaret for at køre efter de gældende regler, bl.a. færdselsloven samt efter forholdene. Der vil således ikke være et automatisk signal-/kontrol-/styresystem, som det kendes fra traditionel jernbanedrift. Letbanetoget fremføres i princippet efter de samme regler og vilkår som den øvrige vejtrafik. Dog vil der lokalt ved endestationerne, ved Glostrup Station og ved ind- og udkørsel fra kontrol- og vedligeholdelsescentret blive etableret lokale sikringsanlæg, der skal assistere letbaneførerne med kørslen, da der disse steder over kortere afstande kan forekomme kørsel i begge retninger i begge spor.

2.3.3. Adskillelse fra den øvrige trafik

Letbanen kører adskilt fra den øvrige trafik, hvilket indebærer, at banen på betydelige dele af strækningen skal være klart adskilt fra den øvrige færdsel, f.eks. ved kantsten, hæk, autoværn m.v. På en del af strækningen kører letbanen tæt op ad cykelstier. På sådanne stækninger vil adskillelsen skulle udformes, således at cyklisterne beskyttes mod utilsigtet konflikt med letbanen. Den nærmere udformning vil blive aftalt med de enkelte kommuner. På strækninger, hvor letbanen kører i blandet trafik, for eksempel i det centrale Lyngby, vil letbanen ikke blive indhegnet.

2.3.4. Beplantning

Dele af Ring 3 har i dag en markant træbeplantning, som nødvendigvis må fjernes for at give plads til det nye anlæg. Det kan være fordi træerne står i vejen for letbanen, eller fordi vejanlægget skal forlægges på en måde, som nødvendiggør fjernelse af træer og anden beplantning. En del be-

plantning vil blive genetableret efter anlægsperioden. Hvor dette ikke er muligt, vil andre beplantningsmuligheder blive undersøgt, dog under behørigt hensyn til sikkerheden i forhold til letbanens strømforsyning.

2.3.5. Stationer

Letbanens stationer vil enten bestå af sideperroner omkring letbanesporene eller ø-perroner mellem sporene. De fleste stationer vil være forsynet med sideperroner af hensyn til indpasningen i forhold til vejtrafikken og tilgængeligheden for passagererne. Stationerne vil blive udformet med et overdækket område på hver perron samt være forsynet med informationssystemer, skiltning, bænke m.v., i relevant omfang under hensyn til, at ventetiden på stationen normalt vil være kortvarig.

Adgang til stationerne vil ske via en rampe med svag stigning fra den tilsluttende fodgængerovergang, som forbinder stationen med fortovene. Perronen vil være i niveau med letbanetogenes gulve, således at både handicappede, passagerer med barnevogne og eventuelt med cykler ligesom de øvrige passagerer, vil have nem adgang ind og ud af toget.

På enkelte stationer etableres elevator for at lette adgang til/fra krydsende vej/jernbane.

Et væsentligt træk ved letbanen er, at den vil få stationer fælles med S-banen seks steder: Ishøj, Vallensbæk, Glostrup, Herlev, Buddinge og Lyngby.

Der har ved udformningen af letbanen været særligt fokus på at sikre gode skiftemuligheder mellem letbanen og S-togene og mellem letbanen og bustrafikken. Erfaringerne fra Metroen m.fl. viser således, at gangafstande længere end ca. 50 meter opleves af passagererne som en barriere for et skift mellem transportformer.

For stationerne i Ishøj, Vallensbæk, Glostrup, Buddinge og Lyngby er der opnået attraktive skifteforhold. I Ishøj ligger stationen på S-banestationens forplads og umiddelbart op til busholdepladser, i Vallensbæk er der kort afstand for gående mellem de to stationer, mens elevatorbrugere af tekniske grunde vil få en lidt længere afstand at gå.

Ved Glostrup Station føres letbanen væk fra Ring 3 og helt frem til den eksisterende station for at skabe så kort afstand som muligt til S-tog. Samtidig kommer letbanestationen til at ligge tæt på busholdepladserne. Dette indebærer, at alle letbanetog for at komme tilbage til Ring 3, skal vende ved Glostrup Station med den ekstra vendetid, det medfører. Dette er dog vurderet at være at foretrække med henblik på at gøre skiftemulighederne for passagererne så gode som mulige. Dette er særlig vigtigt, fordi Glostrup Station er den station på letbanen, der forventes at få flest passagerer, heraf en stor del fælles med S-tog. Som led i politisk aftale af 12. juni 2014 mellem den daværende regering (Socialdemokraterne og Det Radikal Venstre) Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om Metro, letbane, nærbane og cykler er det aftalt, at der skal udarbejdes et beslutningsgrundlag for en udbygning af Glostrup Station til et fremtidigt trafikknudepunkt. Der er i aftalen alene afsat midler til udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget, men ikke til gen-

nemførelsen af projektet. Beslutningsgrundlaget udarbejdes af Banedanmark og indgår ikke som en del af letbaneprojektet.

I Buddinge ligger stationen i direkte forbindelse med S-banestationen, og i Lyngby placeres letbanestationen parallelt med S-banestationen, og der etableres en ekstra fodgængertunnel til S-togsperronen. Letbanestationen i Lyngby ligger desuden tæt på busstoppesteder.

For så vidt angår Herlev S-banestation, er den placeret ca. 300 meter fra Ring 3. Som led i politisk aftale af 12. juni 2014 mellem den daværende regering (Socialdemokraterne og Det Radikal Venstre) Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om Metro, letbane, nærbane og cykler er det aftalt at gennemføre en undersøgelse af mulighederne for at flytte S-banestationen nærmere til Ring 3 og dermed til letbanestationen. Der er i aftalen alene afsat midler til udarbejdelsen af beslutningsgrundlaget, men ikke til gennemførelsen af projektet. Undersøgelsen gennemføres af Banedanmark og indgår ikke som en del af letbaneprojektet.

2.3.6. Letbanetog

Letbanetogene vil være standardtog, som har vist deres funktionsduelighed i praksis. Ved køb af standardtog vil køberen normalt have indflydelse på togets indvendige indretning. Her vil det blive sikret, at togene forsynes med flexområder med plads til kørestole, barnevogne og eventuelt cykler, således at der vil være mulighed for at beslutte medtagning af cykler, når de nærmere bestemmelser om letbanens drift fastlægges.

Endvidere vil togene blive indrettet med henblik på en fleksibel udnyttelse, således at der vil være siddeplads til langt de fleste passagerer uden for myldretiden, og samtidig plads til et væsentligt større antal passagerer – en del stående - i myldretiden. Endelig vil det indgå i det videre arbejde med beskrivelse af toget at vurdere de seneste forbedringer på sikkerhedsområdet, som i givet fald kan øge togenes sikkerhedssystemer. Ud over passagertogene vil der blive anskaffet servicekøretøjer i fornødent omfang.

2.3.7. Kontrol- og vedligeholdelsescenter

Letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter optager et areal på ca. 45.000 kvadratmeter og er placeret i Glostrup Kommune ved krydset mellem Ring 3 og Slotsherrensvej. Kontrol- og vedligeholdelsescentret skal rumme letbanens kontrolrum, hvorfra den overordnede styring af letbanetogenes drift foregår, letbanens værksteder, hvor togene vedligeholdes og repareres, letbanens vaskefaciliteter, hvor togene rengøres indvendigt og udvendigt, letbanens depot, hvor tog, der ikke er i drift, parkeres, letbanens administration og kundecenter samt letbanens personalefaciliteter. Ved udformningen vil der blive taget hensyn til risikoen for oversvømmelse, som følge af de ændrede klimaforhold.

Der forventes at være knyttet i alt ca. 250 medarbejdere til kontrol- og vedligeholdelsescentret, hvoraf en del vil arbejde på skift. Kontrol- og vedligeholdelsescentret vil være i funktion døgnet rundt - om natten primært med henblik på

vedligeholdelse, rengøring og reparation af letbanetogene og som basis for vedligeholdelse af letbanens infrastruktur.

2.3.8. Omformerstationer

Letbanen forsynes med strøm og kørestrøm fra det offentlige forsyningsnet gennem 16 omformerstationer. Omformerstationerne er ca. 175-200 kvadratmeter store (ca. 11 x 16 m), og ca. 5 meter høje bygninger, der alene rummer teknik, og som derfor er uden vinduer. En større omformerstation (ca. 300-400 m²) placeres på kontrol- og vedligeholdelsescentrets areal i Glostrup Kommune. Denne omformerstation forsyner både kontrol- og vedligeholdelsescentre samt letbanen.

Omformerstationerne er ufarlige for omgivelserne og overholder rent støjmæssigt gældende grænseværdier i forhold til naboerne.

Omformerstationerne skal placeres relativt tæt ved letbanen, og afstanden mellem dem bør så vidt muligt være ca. 2 kilometer. Det betyder, at der er behov for 16 omformerstationer, som i samarbejde med kommunerne er forsøgt placeret med størst mulig hensyntagen til omgivelserne. Afstandskravene indebærer - sammen med hensynet til at begrænse ekspropriationer af boliger - visse begrænsninger. I den videre proces vil de enkelte placeringer blive søgt optimeret og eventuelt ændret i samarbejde med kommunerne. Ved placeringen og udformningen vil der blive taget hensyn til risikoen for oversvømmelse, som følge af de ændrede klimaforhold.

Det er vurderet, at to af omformerstationerne, i henholdsvis Vallensbæk Kommune og Gladsaxe Kommune, formentlig kan undværes i første fase. Letbanen etableres derfor i første omgang med 14 omformerstationer, men vil senere, hvis behovet opstår, kunne forsynes med yderligere to omformerstationer. For at sikre denne mulighed, vil der blive reserveret arealer til de to foreløbige udeladte omformerstationer.

Opførelsen af omformerstationerne er en del af anlægget af letbanen, jf. § 2. Det fremgår af byggelovens § 3, at der i bygningsreglementet kan fastsættes, at byggeloven og de i medfør af loven udfærdigede bestemmelser ikke eller kun delvis skal finde anvendelse på nærmere angivne arter af bebyggelse. I bygningsreglementet er det således i kapitel 1.2, stk. 1, nr. 1, fastsat, at broer, tunneler og andre anlæg til trafikale formål, som udføres af eller godkendes af vej-, jernbane- eller andre myndigheder eller selskaber, der ved lov er ansvarlige for byggearbejdet, samt midlertidige konstruktioner og anlæg, der er nødvendige for byggearbejdets udførelse, kan opføres uden tilladelse eller anmeldelse.

2.4. Letbanens indpasning på Ring 3 og forlængelserne i Ishøj og Lyngby

Letbanens infrastruktur – spor, master og køreledninger – er grundlæggende forudsat indpasset på Ring 3, og dens forlængelser i Lyngby og Ishøj, samtidig med, at den øvrige trafik fortsat sikres en hensigtsmæssig fremkommelighed. Dette indebærer en række udfordringer.

Letbanens hastighed og fremkommelighed sikres blandt andet gennem afgrænsningen i forhold til den øvrige trafik, således at letbanen ikke forsinkes af køddannelser m.v., og således at letbanen kan køre hurtigere end den øvrige trafik, hvor dette er sikkerhedsmæssigt forsvarligt. Lige så vigtigt er det, at letbanen kommer hurtigt gennem de ca. 60 vejkryds, som den skal passere mellem Ishøj i syd og Lundtoftegård i nord. Dette stiller krav både til afgrænsning af letbanen og til udformningen af de mange kryds, inklusiv signalanlæggene, så letbanen får forkørselsret.

Det er væsentligt, at biltrafikens fremkommelighed ikke begrænses mere end absolut nødvendigt af hensyn til at fastholde Ring 3's rolle i det overordnede regionale tværgående trafiknet, inklusive motorringvejene, som i forvejen er kapacitetsmæssigt hårdt belastede. Samtidig skal der tages hensyn til Ring 3's rolle i den lokale trafik med henblik på at undgå, at denne trafik forskydes til en række lokalveje, som ikke er beregnet hertil.

Det er ikke muligt fuldt ud at opretholde Ring 3's kapacitet efter etableringen af letbanen, men gennem en omhyggelig optimering kan begrænsningerne nedbringes mest muligt. Det kan blandt andet ske gennem fastholdelse af det samme antal vejbaner, så vidt muligt med en bredde som muliggør opretholdelsen af samme hastighedsgrænser for biltrafikken som hidtil. Lige så vigtig for bilernes fremkommelighed er udformningen og signalreguleringen af de ca. 60 vejkryds, således at letbanen kan passere samtidig med, at fremkommeligheden for den øvrige trafik ikke begrænses mere end højst nødvendigt.

Det er ikke alene bilisternes fremkommelighed, der skal sikres. Det samme skal forholdene for cyklister og fodgængere, både på strækningerne og i vejkrydsene. Da letbanen lægger beslag på en del af det eksisterende vejareal, vil der med henblik på opretholdelsen af kapaciteten for disse trafikarter i nogle tilfælde skulle ske udvidelse af eksisterende broer eller etablering af nye broer for cykler og fodgængere.

Projektet vil gennemgå en fornyet vurdering af tilgængeligheden for at sikre, at handicappede vil være i stand til at orientere sig, bevæge sig på langs og på tværs af anlægget, samt komme frem til letbanestationerne på en sikker måde.

Det er overordnet et mål for Hovedstadens Letbane I/S at begrænse omfanget af ekspropriationer mest muligt. Det indgår derfor i optimeringen af letbaneprojektet at begrænse det permanente arealforbrug mest muligt. Da der, som nævnt ovenfor, skal sikres bedst mulig fremkommelighed for alle trafikarter, er en af konsekvenserne af begrænsningen af ekspropriationsomfanget, at det i nogle tilfælde vil være nødvendigt at fjerne beplantning på og langs Ring 3. Men også uden dette hensyn ville det være nødvendigt at fjerne en betydelig del af den eksisterende beplantning på og langs Ring 3, og kun en begrænset del heraf vil kunne genetableres på grund af de begrænsede pladsforhold.

Det er målet, at trafiksikkerheden på Ring 3 ikke forringes gennem indførelsen af letbanen. Det gælder både sikkerheden for letbanens passagerer og for de øvrige trafikarter på Ring 3. Indførelsen af et nyt trafikelement vil i sig selv

uundgåeligt komplicere det samlede trafikbillede og dermed implicit øge risikoen for uheld.

Det samlede nye trafiksystem på Ring 3 og forlængelserne i Ishøj og Lyngby-Taarbæk bestående af både letbane og vej med biltrafik, cyklister og fodgængere, vil derfor undergå trafiksikkerheds- og tilgængelighedsrevision, samt diverse myndighedsgodkendelser i henhold til vejlovgivningen såvel som sikkerhedsgodkendelse i henhold til jernbanelovgivningen. I den forbindelse vil det samlede system blive søgt optimeret med henblik på at opnå den bedst mulige samlede sikkerhed for alle trafikanter.

2.5. Kommunevis beskrivelse af letbaneanlægget og dets indpasning i vejanlæggene

Det udarbejdede dispositionsforslag for letbanen indeholder en detaljeret beskrivelse af letbanens indpasning i hver enkelt kommune, herunder beskrivelse af linjeføring, placering af stationer og omformerstationer, udformningen af vejanlæggene og krydsene m.v. Dispositionsforslaget var en

del af høringsmaterialet i forbindelse med høringen over VVM-redegørelsen, som kan findes på Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside <http://www.trm.dk/da/publikationer/2015/vvm-ring-3>. Dispositionsforslaget er et dynamisk dokument, som beskriver projektet på et bestemt afklarings- og detaljeringniveau. Dispositionsforslaget bliver løbende justeret efterhånden, som projektet detaljeres og lægges fast i større detaljer blandt andet sammen med myndighederne. En række forhold, som placeringens af stationer, omformerstationer samt anlæggets linjeføring og samlede længde, lægges fast med vedtagelsen af dette lovforslag. En række mindre ændringer af projektets udformning, som altid vil forekomme efterhånden som projektet afklares i detaljer, vil fortsat kunne foretages ved en løbende opdatering af dispositionsforslaget. For så vidt angår de forhold, som lægges fast med vedtagelsen af dette lovforslag, henvises til den relevante beskrivelse i dispositionsforslaget, som er kort resumeret i nedenstående skema.

Letbanedata i kommunerne	Ishøj Kommune	Vallensbæk Kommune	Brøndby Kommune	Glostrup Kommune	Rødovre Kommune	Herlev Kommune	Gladsaxe Kommune	Lyngby-Taarbæk Kommune
Længde km	1,5	1,7	3,9	6,5	1	2,5	4,8	5,8
Stationer	2	2 (1)*	2	4	1	4	6	7 (1)*
Omformerstationer	1	1	3	3	0	1	4	3

Ad * Der er forberedt for yderligere en station i Vallensbæk Kommune ved Delta Park og i Lyngby-Taarbæk Kommune ved Akademivej Øst.

2.6. Anlægsprocessen

Staten ved transport- og bygningsministeren indgik i 2013 sammen med Region Hovedstaden og de elleve Ringbykommuner Principaftale om etablering af en letbane på Ring 3. Principaftalen blev i februar 2014 fulgt op af lov om Letbane på Ring 3, som gav hjemmel til organisering af projektet i et selskab – Letbane på Ring 3 I/S, samt til projektering af letbanen, herunder påbegyndelse af forberedende arbejder, udarbejdelse af dispositionsforslag, gennemførelse af en VVM-vurdering med tilhørende offentlig høring samt udarbejdelse af udbudsmateriale og gennemførelse af udbud.

Forudsætningen var, at dispositionsforslaget og resultaterne af VVM-processen, herunder hvidbog om høringen om VVM-redegørelsen, skulle danne grundlag for et forslag til ændring af lov om letbane på Ring 3 (nærværende lovforslag). Efter Folketingets vedtagelse af ændringslovforslaget er det forudsat, at både anlæg og drift og vedligeholdelse af letbanen skal sendes i udbud. Dette arbejde forventes påbegyndt i foråret 2016.

Når resultatet af udbuddene foreligger, skal det økonomiske grundlag for indgåelse af kontrakterne godkendes af alle interessenterne, jf. § 4, stk. 2, i den gældende lov om letbane

på Ring 3, inden kontrakterne kan indgås og arbejdet igangsættes. Dette forventes at finde sted i foråret 2017. Letbanen forventes at kunne tages i brug til passagerdrift i 2023 med risiko for forlængelse til 2024.

2.6.1. Forberedende arbejder

I den gældende lov om letbane på Ring 3 er det forudsat, at Hovedstadens Letbane I/S kan påbegynde forberedende arbejder, herunder udarbejdelse af udbudsmateriale, projektering, geotekniske undersøgelser, forberedelse af ledningsomlægninger, forberedelse af arealerhvervelser m.v., inden for en økonomisk ramme på 265 mio. kr.

I april 2015 forelagde interessentskabets bestyrelse et forslag om at anvende yderligere op til 110 mio. kr. til igangsætning af bl.a. ledningsomlægninger, herunder planlægning af trafikomlægninger og af det samlede ledningsprojekt samt gennemførelse af de ledningsomlægninger, som selskabet selv skal stå for og afholde omkostningerne til, ekspropriationer, arkæologiske udgravninger, opmålinger og forudgående rydning til ledningsomlægninger og byggepladser. Denne mulighed fremgår af principaftalen om Letbanen på Ring 3 og rammen til forberedende arbejder blev på den baggrund forhøjet til i alt 375 mio. kr.

Samtidig fremsatte interessentskabets bestyrelse forslag til ændring af udbudsstrategien, som flytter en større del af projekteringen fra entreprenørerne til interessentskabet og dermed fra perioden efter interessenternes godkendelse af projektet til perioden før denne godkendelse. Det indebærer, at det nødvendige forbrug til forberedende arbejder, indtil interessenterne får forelagt indstilling om indgåelse af anlægskontrakterne, vil være ca. 100 mio. kr. større end hidtil forudsat. Det vil sige, at den samlede ramme forhøjes til 475 mio. kr. Der er alene tale om en flytning af omkostninger fra den ene side af interessenternes godkendelse til den anden, og ændringen har ingen betydning for det samlede anlægsbudget.

Den ændrede udbudsstrategi har til formål at sikre en bedre konkurrencesituation, bl.a. ved at give en bredere kreds af entreprenører – fra helt store til mellemstore entreprenører – mulighed for at give tilbud, hvilket alt andet lige må forventes at medføre lavere priser og bedre kontraktvilkår. Endvidere vil den ændrede udbudsstrategi begrænse projektrisiciene.

På dette grundlag fortsætter arbejdet med, dels udarbejdelse af udbudsmateriale og gennemførelse af udbud med henblik på forelæggelse af resultatet for interessenterne. Samtidig samarbejdes der med arkæologer om tilrettelæggelsen af de nødvendige arkæologiske undersøgelser, ligesom arbejdet med ekspropriationer, selskabets planlægning af trafikomlægninger og af det samlede ledningsprojekt, selskabets gennemførelse af egne ledningsomlægninger, blandt andet på Kontrol- og Vedligeholdelsescentret, opmålinger og forudgående rydning til ledningsomlægninger og byggepladser samt andre forberedende arbejder igangsættes således, at dette arbejde ikke forsinker entreprenørernes anlægsarbejde, når anlægs- og driftskontrakterne – forventeligt i foråret 2017 – er indgået. De forberedende arbejder vil blive tilrettelagt under hensyn til den senere igangsætning af ledningsejernes ledningsomlægninger, jf. afsnit 2.6.2, samt med henblik på at mindske konsekvenserne for den samlede tidsplan mest muligt, uden at påføre projektet ekstra økonomiske risici.

Interessenterne har godkendt såvel anvendelsen af de 110 mio. kr. ekstra til igangsætning af en række forberedende arbejder samt den ændrede udbudsstrategi, som medfører at den samlede økonomiske ramme til indledende arbejder forhøjes med yderligere 100 mio. kr. Transport- og Bygningsministeriet har dog forudsat, at der udvises tilbageholdenhed med forbruget af de yderligere 110 mio. kr. inden vedtagelsen af nærværende lovforslag. Transport- og Bygningsministeriet har tillige forudsat, at anvendelsen af de ca. 100 mio. kr. ekstra til forberedende arbejder først kan ske efter vedtagelsen af nærværende lovforslag. Hovedstadens Letbane I/S har i den forbindelse oplyst, at det vil være muligt for interessentskabet at arbejde videre med den beskrevne udbudsstrategi indtil da.

2.6.2. Ledningsomlægninger

I den gældende lov er det forudsat at ledningsomlægningerne skulle igangsættes før resultatet af udbudsprocessen,

men som følge af den økonomiske risiko ved denne strategi, er det besluttet at udskyde igangsætning af ledningsomlægninger til efter, at interessenterne på baggrund af udbudsprocessen har truffet endelig beslutning om at anlægge letbanen, jf. den gældende lovs § 4, stk. 2. En række lokale ledningsomlægninger forventes dog fortsat gennemført, da en udskydelse vil kunne give ekstraomkostninger for disse ledningsejere, ligesom selskabets egne ledningsomlægninger vil blive gennemført i det omfang, dette ikke påfører projektet økonomiske risici samt bidrager til at fremme projektet.

Herefter vil ledningsejernes planlægning og projektering kunne koordineres med anlægsentreprenørernes detailprojektering efter kontraktindgåelse, hvorefter ledningsomlægningerne vil kunne igangsættes i begyndelsen af 2018. Ledningsomlægningerne vil fortsat skulle foregå adskilt fra anlægsarbejderne, med mindre ledningsejerne og anlægsentreprenørerne ad frivillighedens vej kan blive enige om en integration af dele af arbejdet.

Udskydelsen af ledningsomlægningerne vil forsinke letbaneprojektet, således at den i den gældende lov forudsatte tidsplan med åbning i 2020/2021 først kan ske i 2023 med risiko for forlængelse til 2024.

Endvidere vil projektets anlægsøkonomi – på grund af det større sammenfald mellem projekteringen og gennemførelsen af ledningsomlægninger og anlægsopgaverne – blive udsat for øgede risici på op til 100 mio. kr. ud over de risici, som i øvrigt findes på projektets nuværende stadi. Denne risiko vurderes at være væsentlig mindre end ved allerede at igangsætte ledningsomlægningerne før udbudsprocessen.

Den øgede risiko vil kunne holdes inden for de afsatte reserver, og vil i den videre proces blive søgt reduceret mest muligt.

2.6.3. Anlægsarbejdet

Tilrettelæggelsen af selve anlægsarbejdet vil først kunne ske, når entreprenørerne er fundet og de forskellige dele af projektet er detailprojekteret. Anlæg af broer m.v. i relation til blandt andet Banedanmarks jernbaneanlæg og andre komplicerede dele af anlægget, som er forudsat detailprojekteret af Hovedstadens Letbane I/S, vil eventuelt kunne tilrettelægges og igangsættes forud for de øvrige anlægsarbejder, der detailprojekteres af anlægsentreprenørerne. Ingen del af anlægsarbejdet vil dog kunne igangsættes, før interessenternes endelige beslutning i henhold til den gældende lovs § 4, stk. 2.

Arbejdet vil bestå af ombygning af veje, som kan variere fra en ombygning af en vej i dens fulde bredde på nogle strækninger til mere begrænsede ombygninger, hvor kun fortov og cykelsti i den ene side af vejen berøres. Baggrunden for at sidelægge letbanen på meget lange strækninger er netop blandt andet at begrænse omfanget af vejombygninger.

Hertil kommer en omfattende ombygning af mange af de ca. 60 kryds, som letbanen skal passere, samt etableringen af bygværker til afskæring mellem vej/bane og tilstødende

grunde. Endelig vil selve baneanlægget med sporunderlag, spor, master og køreledninger skulle etableres.

Arbejdet er omfattende og vil ikke kunne undgå at påvirke projektets naboer. Men dette vil ske i begrænsede perioder, afløst af perioder uden anlægsarbejde. De fleste naboer må derfor forventes at blive generet i nogle relativt korte anlægsperioder. Naboerne til især de store krydsombygninger og ombygning af eller etablering af nye broer vil kunne forvente længere perioder med gener.

Hovedstadens Letbane I/S vil sammen med de vindende entreprenører søge at tilrettelægge arbejdet, så det giver færrest mulige gener under hensyn til en effektiv anlægsproces. Når interessentskabet sammen med entreprenørerne har fundet frem til den mest hensigtsmæssige fremgangsmåde, vil der blive udarbejdet en mere detaljeret tidsplan, således at de enkelte berørte naboer kan danne sig et indtryk af, hvornår og i hvor lange perioder, de kan forvente at blive berørt.

2.6.4. Trafikoplægninger

Under anlægsarbejdet vil der være behov for at foretage en lang række oplægninger af trafikken på Ring 3. Disse oplægninger vil blive tilrettelagt i samarbejde med de berørte kommuner og med entreprenørerne som led i den detaljerede projektering. Både naboerne til anlægsarbejdet og beboerne på de berørte tilgrænsende veje, hvor trafikken flyttes hen, vil blive orienteret herom.

2.7. Letbanens drift

Driften af letbanen skal udbydes i henhold til de gældende EU-regler jf. afsnit 7.3.

Letbanen forventes ifølge prognoserne at få ca. 43.000 passagerer dagligt, efter en indsvingsperiode når letbanen er åbnet i 2023 med risiko for forlængelse til 2024, svarende til 13–14 mio. passagerer årligt. I 2032 forventes letbanen ifølge prognosen at få ca. 46.000 daglige passagerer svarende til 14–15 mio. passagerer årligt. På lidt længere sigt, når den planlagte byudvikling er virkeliggjort, forventes letbanen at få 17–18 mio. passagerer årligt. Hertil kommer de ekstra passagerer som følge af tilkøbet af DTU-alternativet på ca. 0,4 mio. passagerer årligt. Til sammenligning har Kystbanen ca. 10 mio. passagerer årligt.

Forudsætningen for passagerprognosen er, at letbanetogene kører hurtigt og hyppigt, så passagererne kommer hurtigt frem og med meget kort ventetid. Dette harmonerer helt med letbanens rolle som en regional tværforbindelse. Som regional tværforbindelse vil letbanen på Ring 3 på hovedparten af strækningen køre adskilt fra den øvrige trafik og vil derfor kunne køre med relativt høj hastighed. Letbanen er således forudsat at køre med en maksimal hastighed på 70 km i timen og en gennemsnitshastighed, inklusiv stop ved stationerne, på ca. 30 km i timen.

Der er tale om en høj gennemsnitshastighed for en letbane, idet de fleste letbaner er bybaner, hvor større dele af strækningerne kører gennem tætte, centrale bydele. På to korte strækninger gennem det centrale Lyngby vil letbanen

dog køre i blandet trafik med en maksimal hastighed på henholdsvis 40 og 20 km i timen.

Den samlede køretid mellem Ishøj i syd og Lundtoftegård i nord vil være ca. 58 minutter.

2.8. Regulering af letbaner

I jernbanelovens § 39, stk. 2, jf. lov nr. 686 af 27. maj 2015, er der indført en definition af letbaner, hvorefter letbaner er skinnebåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé.

Letbaner er omfattet af de fleste bestemmelser i jernbaneloven, bortset fra §§ 20–22 om kontrakter mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden samt betaling for adgang til jernbaneinfrastrukturen og kørestrøm og §§ 66–68 om helbreds- og uddannelseskraav. Det er muligt at lave særlige regler for letbaner, idet der er områder, hvor letbanen og den konventionelle jernbane adskiller sig fra hinanden.

Dette gør sig f.eks. gældende med hensyn til letbaneførere, idet letbanen i visse tilfælde skal køre i vej efter færdselslovens regler. Der er derfor udstedt en bekendtgørelse nr. 891 af 30. juni 2014 om krav til letbaneførere og trafikstyringspersonale på letbaneområdet. Letbanevirksomhederne skal sikre uddannelse af sine egne letbaneførere under iagttagelse af kravene i bekendtgørelsen.

Den virksomhed, som skal transportere passagerer i letbanekøretøjer og/eller forvalte letbaneinfrastruktur på Letbanen på Ring 3, skal have en tilladelse i form af henholdsvis et sikkerhedscertifikat og en sikkerhedsgodkendelse i henhold til bestemmelserne herom i lov om jernbane. Det betyder bl.a., at virksomheden skal have et sikkerhedsledelsessystem. Det betyder endvidere, at letbanevirksomheden skal sikkerheds certificeres, samt at infrastrukturforvaltere på letbanen skal sikkerhedsgodkendes.

Det er Trafik- og Byggestyrelsen, der skal godkende de sikkerhedsmæssige forhold vedrørende de banetekniske anlæg, letbanekøretøjer, trafikale regler m.v. Godkendelsesprocessen skal aftales nærmere mellem Trafik- og Byggestyrelsen og Hovedstadens Letbane I/S.

Ved lov nr. 1494 af 23. december 2014 om ændring af færdselsloven, blev der indsat regler om letbaner. Letbanekøretøjer defineres i færdselsloven, som et transportmiddel, som er indrettet til befording af passagerer eller til udførelse af arbejde på letbanespor m.v., og som kører i eget letbanespor på vej i et lukket letbanesystem adskilt fra anden jernbaneinfrastruktur. Udgangspunktet er, at hastigheden for letbanekøretøjer ikke må overstige den hastighedsgrænse, som på det pågældende sted gælder for busser. Dette udgangspunkt kan dog fraviges, idet der for letbanekøretøjer kan fastsættes en højere hastighedsgrænse, såfremt fremførslen af letbanen er klart adskilt fra den øvrige færdsel f.eks. ved kantsten, hæk, autoværn m.v., og at afgørende færdselshensyn ikke taler imod.

Der vil på langt den største del af letbanen på Ring 3 blive en klar adskillelse mellem letbanen og den øvrige færdsel. Letbanen vil have en maksimal hastighed på 70 km/t.

Letbanekøretøjer skal følge de regler eller anvisninger, der gælder specielt for denne type køretøjer. I tilfælde af, at en lysregulering er ude af drift, gælder færdselslovens grundregler om, at man skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed (færdsel efter forholdene), regler om vigepligt for kørende m.v., også for letbanekøretøjer.

2.9. Anlægslovens forhold til natur og miljølovgivning

2.9.1. Gældende ret

Gennemførelsen af et anlægsprojekt vil som følge af gældende ret oftest forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer, herunder til at foretage ændringer af tilstanden på arealerne, etablere varige anlæg og installationer og gennemføre afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv efter plan-, natur- og miljølovgivningen.

Af den relevante lovgivning (naturbeskyttelseslov, skovlov, kystbeskyttelseslov, museumslov, lov om forurenede jord m.fl.), vil oftest også følge en adgang til at klage over de afgørelser, der træffes i relation til projektet, medmindre adgangen efter den relevante lovgivning er afskåret.

2.9.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Som det fremgår af afsnit 2.2 skal anlægsprojektet vedtages i enkeltheder, hvilket bl.a. indebærer, at anlægsloven skal udgøre det fornødne retsgrundlag, for at bygherren kan udføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre projektet. Transport- og Bygningsministerens bemyndigelse til at gennemføre anlægsprojektet nævnt i § 2 indebærer således, at Hovedstadens Letbane I/S kan gennemføre de fysiske indgreb i bl.a. vejen, naturen og landskabet, som er nødvendige for at realisere projektet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med anlægslovens bestemmelser og inden for rammerne af de udførte miljømæssige vurderinger.

Endvidere vurderes det, at visse dele af den almindelige lovgivning ikke er velegnet til at regulere et projekt af denne karakter og størrelse, herunder fordi anlægget passerer igennem 8 kommuner, og fordi det er vigtigt at sikre fremdriften i anlægsprocessen.

De indgreb, som transport- og bygningsministeren bemyndiges til at foretage med hjemmel i anlægsloven, vil normalt efter de almindelige regler i natur- og miljølovgivningen kræve en forudgående tilladelse, godkendelse og dispensation, eller natur- og miljølovgivningen kan indeholde bestemmelser, som ville hindre gennemførelsen af anlægsprojektet. Hensigten er imidlertid at indgrebene skal kunne foretages uden forudgående tilladelse, godkendelse eller dispensation, og uden hensyn til sådanne forbud og begrænsninger.

For at skabe klarhed om, at anlægsloven udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, opførelse af de varige installationer m.v. foreslås det, at der indsættes en ny paragraf § 3 c, hvorefter det er transport- og bygningsministeren, der varetager beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven. Dette betyder ikke, at de beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven, ikke varetages

i anlægsprojektet. De nævnte hensyn varetages i stedet af transport- og bygningsministeren. Anlægsprojektet skal gennemføres efter anlægslovens bestemmelser og i overensstemmelse med bemærkningerne til lovforslaget samt inden for rammerne af disse vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, som beskrevet i VVM-redegørelserne.

Hovedstadens Letbane I/S, har som nævnt, ved udførelsen af anlægsprojektet ansvaret for at sikre, at dette sker i overensstemmelse med anlægsloven og de rammer for projektet, der fremgår af vurderingen af de miljømæssige konsekvenser. Transport- og bygningsministeren fører tilsyn hermed.

Den øvrige natur- og miljølovgivning gælder fortsat for anlægsprojektet, i det omfang disse love og bestemmelser ikke udtrykkeligt er fraveget ved anlægsloven eller i medfør af anden lov.

Det forhold, at den almindelige lovgivning i vidt omfang fortsat gælder for anlægsprojektet, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser over for Hovedstadens Letbane I/S samt interessentskabets entreprenører. De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen for så vidt angår de bestemmelser, som ikke udtrykkeligt er fraveget i § 3 d, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som på trods af anlægsloven fortsat finder anvendelse på anlægsprojektet. Disse afgørelser kan have potentielt vidtrækkende betydning for anlægsprojektets realisering og fremdrift.

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

Det foreslås derfor, at der indsættes en ny § 3 d, hvorefter kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lov om naturbeskyttelse og lov om miljøbeskyttelse samt regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Samtidig gives der mulighed for, at Hovedstadens Letbane I/S kan indbringe kommunalbestyrelsernes afgørelser for transport- og bygningsministeren. Transport- og bygningsministeren vil – som øverste ansvarlig for anlægsprojektet – have en konkret viden om rammerne for projektet, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager. Endvidere foreslås det af samme grund, at transport- og bygningsministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1 nævnte love i sager, der vedrører anlægsprojektet, jf. § 3 d, stk. 3.

Bestemmelsen vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve anlægsprojektet. Når anlæggene er opført, og projektet er klar til ibrugtagning, finder bestemmelsen ikke anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for afgørelser efter de nævnte bestemmelser. Forslaget ændrer endvidere ikke

ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de nævnte love. Der ændres således ikke på de krav, som en ansøgning skal indeholde, og de krav, der skal opfyldes, før de pågældende arbejder kan foretages, samt de vilkår, som stilles i tilladelserne. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der ud over hensynet til miljøbeskyttelse efter disse love kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt. Dette kriterium vil transport- og bygningsministeren i givet fald også kunne lægge tilsvarende vægt på ved behandling af klagesager eller sager, hvor ministeren har overtaget kompetencen.

Der foreslås tillige en bestemmelse om, at transport- og bygningsministerens afgørelse ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Enhver med retlig interesse har mulighed for at rejse en sag ved domstolene, jf. den foreslåede § 25 c.

2.10. Adgang til at regulere visse forureninger og gener fra anlægget

2.10.1. Gældende ret

Gennemførelsen af anlægsprojektet nævnt i § 2 vil give anledning til en lang række aktiviteter, som vil være omfattet af miljøbeskyttelsesloven. Anlægget kan give anledning til vibrationer, støj og støv. Disse aktiviteter er som udgangspunkt undergivet kommunernes kompetence efter miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf.

2.10.2. Transport- og Bygningsministeriets overvejelser

Det er udgangspunktet, at miljøbeskyttelsesloven skal finde anvendelse på anlægsprojektet.

Efter forslaget bemyndiges transport- og bygningsministeren dog til at fastsætte særlige regler om forurening og gener fra anlægget af letbanen på Ring 3. Anvendelsesområdet er begrænset til de situationer, hvor det kan godtgøres, at håndtering af miljøforholdene efter den gældende miljøretlige regulering vil medføre en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget i forhold til de forudsætninger for anlæg og tidsplan, der er lagt til grund for dette lovforslag.

Gennemførelsen af anlægsprojektet vil blive tilrettelagt således, at projektet ikke påfører omgivelserne unødige miljømæssige gener. I forbindelse med anlægsaktiviteternes udførelse vil det dog næppe kunne undgås, at der i perioder vil blive påført omgivelserne eksempelvis støj, der vil kunne opleves som generende af omgivelserne. Erfaringen fra andre store anlægsprojekter viser, at reglerne kan indebære risiko for store forsinkelser for anlægsprojektets færdiggørelse med store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge, og i givet fald kan der vise sig et behov for at håndtere problemerne på anden vis end forudsat ved den almindelige miljøretlige regulering.

Det bør sikres, at anlægget af en letbane på Ring 3 sker på en måde, hvor støj og andre gener begrænses mest muligt.

Det er imidlertid ikke muligt at gennemføre et anlægsprojekt af denne størrelse uden at påføre naboer til byggeriet gener, og er derfor vigtigt at kunne skabe sikre retlige rammer for naboer til byggeriet, så de har kendskab til – og kan træffe dispositioner i overensstemmelse med – hvordan de er stillet i forhold til støjniveau og andre gener, forurening, erstatninger, genhusningsmuligheder m.v.

Transport- og bygningsministeren får således med den foreslåede nye § 3 e, mulighed for efter en konkret vurdering at fastsætte regler om den forurening og de gener, som måtte opstå som følge af arbejder forbundet med gennemførelse af anlægsprojektet. I sådanne tilfælde finder miljøbeskyttelseslovens regler og de regler, der er udstedt i medfør heraf samt afgørelser truffet efter disse regler ikke anvendelse på anlægsprojektet. Transport- og bygningsministeren vil i de tilfælde, hvor hjemlen udnyttes, i stedet regulere forholdene i medfør af anlægsloven. I de tilfælde, hvor anlægsaktiviteter under hensyntagen til projektets økonomi og fremdrift skal udføres, og samtidig indebærer, at de naboretlige talegrænser, uagtet afværgeforanstaltninger, overskrides i væsentlig grad, kan der derfor blive tale om at yde kompensation, jf. forslaget til den nye § 3 f.

Bestemmelsen kan navnlig være aktuel i situationer, der reguleres af miljøbeskyttelseslovens § 42. Miljøbeskyttelseslovens § 42 indeholder en generel adgang for de kommunale myndigheder til efter en konkret vurdering at vedtage et påbud om, at forurening, herunder støj eller støv, skal nedbringes. Det kan dog ikke udelukkes, at der vil være andre tilfælde eller situationer, hvor det vil være nødvendigt for projektets færdiggørelse, at § 3 e bringes i anvendelse.

Med transport- og bygningsministerens udstedelse af regler efter forslaget til § 3 e, stk. 1, vil det være muligt at ændre den regulering af forureningen og generne fra anlægsprojektet, der måtte blive fastsat på disse måder, jf. § 3 e, stk. 2.

Transport- og bygningsministerens adgang til at regulere den maksimalt tilladte forurening og gener fra anlægsprojektet efter § 3 e forventes udmøntet i grænseværdier, men således at reglerne er specifikt rettet mod anlægsprojektet. Grænseværdierne vil i udgangspunktet blive udtrykt ud fra den metodik, der følger af de almindelige regler.

Grænseværdierne for anlægsprojektet vil så vidt muligt basere sig på kendte vejledende maksimale grænseværdier fra bl.a. Miljøstyrelsen, men bestemmelsen åbner for, at der kan gives adgang til fravigelser, f.eks. således at der i forhold til støj kan arbejdes med udvidet arbejdstid. Hvor en evt. lokal forskrift eller et påbud eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, gør den foreslåede bestemmelse det muligt, at anlægsarbejdet ved transport- og bygningsministerens afgørelse eller regeludstedelse kan prioriteres højere end hensynet til de lokale interesser, som normalt vil blive varetaget i medfør af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf. Dette kan indebære, at principperne i miljøbeskyttelsesloven med tilhørende bekendtgørelser og den dertil knyttede retspraksis ved transport- og bygningsministerens udnyttelse af hjemlen i den foreslåede nye § 3 e fraviges eller tillægges

mindre vægt til fordel for disse hensyn. Transport- og bygningsministeren hører i relevant omfang Sundhedsstyrelsen og Miljø- og Fødevarerministeriet samt offentligheden, inden der udstedes regler efter den foreslåede bestemmelse.

Den forurening og de gener, der følger af anlægsprojektet, skal ligge inden for det, der er vurderet i den eksisterende vurdering af de miljømæssige konsekvenser af anlægsprojektet, jf. § den foreslåede nye § 3 a, medmindre der tillades en projektændring efter reglerne i den foreslåede nye § 3 b.

Bestemmelsen i § 3 e, stk. 2, indebærer, at, i det omfang transport- og bygningsministeren udsteder regler, overgår byggepladserne til at være reguleret af disse regler. Miljøbeskyttelsesloven og regler samt afgørelser, dvs. påbud, forbud og dispensationer, udstedt i medfør heraf, finder ikke længere anvendelse på de omfattede forureninger og gener fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt af transport- og bygningsministeren.

De udstedte regler skal overholdes af Hovedstadens Letbane I/S og deres entreprenører. Der kan blive fastsat regler om, at entreprenørerne for egen regning skal gennemføre egenkontrol i form af målinger, beregninger m.v., eller lade egenkontrollen gennemføre af autoriserede sagkyndige samt indberette sådanne målinger m.v. til kommunerne som tilsynsmyndigheder, eventuelt efter regler i miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør af miljøbeskyttelsesloven.

Der kan endvidere blive fastsat regler om tilsyn og håndhævelse, herunder 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.

Efter naboretlige regler kan naboer grænsende til anlægsprojektet have krav på erstatning, hvis de udsættes for gener og ulemper, der overstiger, hvad der må tåles som led i den almindelige samfundsudvikling. Ifølge lovforslaget kan der indføres en lovbestemt kompensationsordning til beboere, som udsættes for gener, der er større, end hvad miljøbeskyttelsesloven og reglerne udstedt i medfør heraf normalt tillader, hvis der fastsættes regler efter § 3 e.

Kompensationsordningen vil være et tilbud til naboerne. Transport- og bygningsministeren kan omvendt fastsætte i reglerne, at kompensation efter lovforslagets regler kun kan modtages, hvis beboeren frivilligt går med til at opsig eventuelle eksisterende aftaler om kompensation. De fastsatte regler efter § 3 e påvirker i øvrigt ikke anvendelse af de almindelige erstatningsretlige regler for forhold, der ikke er omfattet af de fastsatte regler.

I praksis vil en kompensationsordning skulle administreres sådan, at Hovedstadens Letbane I/S vil orientere de relevante naboer om miljøreglerne fastsat i medfør af den foreslåede § 3 e og om den tilknyttede kompensationsordning efter den foreslåede nye § 3 f. Der foretages endvidere i relevant omfang offentlig annoncering af kompensationsordningen på hjemmesider eller lignende. Orientering til dem, der vurderes at være berettiget til kompensation, sker ved individuelle henvendelser. Det er Hovedstadens Letbane I/S, der fremsender de konkrete tilbud om kompensation til be-

boeren efter nærmere regler. Derudover vil der blive fastsat regler om afgivelse af oplysninger, herunder med henblik på udbetaling. Det er tanken, at kompensationen udbetales på baggrund af tilbuddet, hvis det er udtrykkeligt accepteret af beboeren. Retten til kompensation følger som sådan ikke af den indgåede aftale, idet det fortsat er transport- og bygningsministerens regler, der er fastsat i medfør af den foreslåede § 3 e, der er grundlaget for den kompensation, som beboeren er berettiget til.

Udbetalingen af kompensation sker som udgangspunkt med lige stor del til hver beboer i en husstand. Kompensationen vil som udgangspunkt skulle udbetales til beboerens NemKonto. Kompensationen udbetales normalt i den måned, kompensationen vedrører. Der kan dog ske en højere forudbetaling. F.eks. vil den første udbetaling normalt omfatte 3 måneders kompensation forud af hensyn til muligheden for at etablere afværgeforanstaltninger. Der kan blive fastsat regler om, at beboerne skal orientere Hovedstadens Letbane I/S, hvis boligen fraflyttes.

Hvis beboeren meddeler Hovedstadens Letbane I/S, at beboeren ikke kan acceptere det fremsendte tilbud om kompensation, eller hvis der opstår uenigheder om en kompensationsaftale, skal Hovedstadens Letbane I/S oversende sagen til behandling i Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne. Ekspropriationskommissionen træffer herefter afgørelse i sagen efter reglerne i ekspropriationsprocesloven med de lempelser, der følger af den foreslåede § 3 f, stk. 1 og 2.

Selvom en sag oversendes til ekspropriationskommissionen, er det hensigten, at Hovedstadens Letbane I/S fortsat udbetaler kompensation i overensstemmelse med tilbuddet eller aftalen, indtil kommissionens afgørelse foreligger. Ekspropriationskommissionen skal behandle sagen efter denne lov og de regler om kompensation, som transport- og bygningsministeren forventes at udstede efter de foreslåede bestemmelser i § 3 f, stk. 1 og 2. Ekspropriationskommissionen er ikke bundet af tilbuddet til naboerne eller en indgået aftale og foretager en bedømmelse ud fra de faktiske omstændigheder og reglerne, der er udstedt af transport- og bygningsministeren.

Lovforslaget indebærer endvidere, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om beboeres adgang til genhusning finansieret af projektet. Genhusning vil som udgangspunkt kunne komme på tale for beboere, der er 100 pct. kompensationsberettigede, eller beboere der er særligt følsomme over for støj og vibrationer, eller beboere med særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbreds-mæssige eller særlige familiemæssige forhold.

Fremgangsmåden ved genhusning forventes overordnet set at være den, at beboeren retter henvendelse til Hovedstadens Letbane I/S med et forslag til en passende erstatningsbolig, som beboeren selv har fundet. Boligen skal som udgangspunkt være sammenlignelig med den hidtidige bolig i størrelse, beliggenhed og pris. Udgifterne til en erstatningsbolig må som udgangspunkt ikke overstige den kompensation, som beboeren ville være berettiget til i egen bolig. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte, at kommu-

nalbestyrelsen i bopælskommunen skal anvise en erstatningsbolig, hvis beboeren ikke selv kan finde en egnet erstatningsbolig.

Hvis Hovedstadens Letbane I/S kan acceptere beboerens forslag til erstatningsbolig, indgås en genhusningsaftale. Hvis ikke det er muligt at opnå enighed mellem beboeren og Hovedstadens Letbane I/S, og beboeren ønsker at fastholde sit eget forslag, skal Hovedstadens Letbane I/S indbringe sagen, inklusive beboerens sidste forslag for ekspropriationskommissionen, der herefter træffer afgørelse.

Den foreslåede nye § 3 f, stk. 2, indebærer endvidere, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om ejeres adgang til at kræve deres bolig overtaget af Hovedstadens Letbane I/S i forbindelse med, at der åbnes for at fastsætte regler om forurening og gener som følge af anlægsprojektet, jf. § 3 e. Transport- og bygningsministeren kan bl.a. fastsætte regler om, at ejeren af en beboelsesejendom, herunder en ejer- eller andelslejlighed, der som beboer er berettiget til maksimal kompensation i mindst tre på hinanden følgende måneder, i stedet for at modtage kompensation eller blive genhuset, kan forlange overtagelse af sin bolig.

Fremgangsmåden vil blive nærmere fastsat i reglerne, som udstedes af transport- og bygningsministeren efter § 3 f, stk. 2, men det forventes, at Hovedstadens Letbane 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. Hovedstadens Letbane 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 prisfastsættelsen, er ejeren ikke forpligtet hertil.

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 Hovedstadens Letbane 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 Hovedstadens Letbane 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 Hovedstadens Letbane I/S den pågældende ejendom til eje og kan gensælge ejendommen på et senere tidspunkt. Eventuelt tab eller avance ved et senere salg er beboeren uvedkommende.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lov om letbane på Ring 3 fra februar 2014 er baseret på en principaftale mellem ejerne af letbaneprojektet fra 20. juni 2013. De samlede anlægsomkostninger for letbanen er både i loven og i principaftalen vurderet til 3.418 mio. kr. i 2013-priser, eksklusiv korrektionsreserver. Statens andel heraf udgør 40 pct. svarende til 1.367 mio. kr., Region Hovedstadens andel udgør 26 pct. svarende til 889 mio. kr. og de elleve kommuners samlede andel udgør 34 pct. svarende til 1.162 mio. kr.

Det er aftalt, at ejerne hver især beslutter, hvilken korrektionsreserve de vil afsætte. Korrektionsreserven skal som for øvrige store anlægsprojekter på statens område, dække projektrisikoheder omkring priser og mængder samt give anlægsmyndigheden muligheder for omprioritering for at kunne overholde anlægsbudgettet.

Staten har i overensstemmelse med principperne for ny anlægsgodkendelse afsat 30 pct. af sin andel som korrektionsreserve svarende til 410 mio. kr., Region Hovedstaden har afsat 15 pct. af sin andel svarende til 102 mio. kr., og de elleve Ringbykommuner har afsat 15 pct. af deres respektive andele svarende til 134 mio. kr. som korrektionsreserve.

Det er aftalt, at eventuelle merudgifter til anlæg af letbanen der ligger ud over basisoverslaget for projektet finansieres af interessenterne i forhold til deres ejerandele i Hovedstadens Letbane I/S, jf. § 1, stk. 2, i den gældende lov om letbane på Ring 3.

Det er mellem parterne aftalt, at projektets bevilling prisopregnes med Finanslovsindekset (Forudsætningsindekset for Finansloven). Det er den ramme, som Hovedstadens Letbane I/S har til at anlægge Letbanen på Ring 3.

I principaftalen er det aftalt, at der under projekteringen skal søges fundet besparelser på 3 pct. af anlægssummen, med henblik på at nedbringe anlægsomkostningerne.

Det forventes, at letbanen kan åbne for passagerdrift i 2023 med risiko for forlængelse til 2024. Denne vurdering må tages med det forbehold, at den forudsatte tidsplan ikke er afprøvet gennem et udbud, hvor de bydende entreprenører enten bekræfter den forudsatte tidsplan eller kommer med forslag til ændringer. Dette forbehold skal være afklaret, inden ejerne skal tage endelig stilling til gennemførelsen af letbanen, forud for indgåelsen af de store kontrakter.

I nedenstående oversigt er det opdaterede anlægsoverslag – inklusiv de ændringer, som er resultatet af VVM-høringen – vist i 2013-priser sammenholdt med principaftalens/projekteringslovens anlægsoverslag ligeledes opregnet til 2013-priser.

Budgetpost (2013 priser) mio. kr.	Anlægsoverslag (Principaftale/projekteringslov)	Anlægsoverslag (Anlægslov)
Anlægsarbejder, arealerhvervelser og ledningsomlægninger	2.499	2.604

Diverse tillæg	698	648
Trafikafvikling i anlægsperioden	92	92
Stationer	85	29
Mobilisering	45	45
Basisoverslag	3.418	3.418
Korrektionsreserve	646	646
Samlet anlægsoverslag	4.064	4.064

*Tilkøb herunder tilkøb af DTU løsningen er ikke indeholdt i anlægsoverslaget

Det fremgår af tabellen, at det aktuelle anlægsoverslag (pl 2013) efter, at der er sket en større detaljering af projektet i forbindelse med udarbejdelse af dispositionsforslag og VVM redegørelse, samlet set er uændret i forhold til det overslag, der indgik i principaftalen, og som danner grundlag for projektets samlede bevilling. Der er sket enkelte forskydninger mellem de enkelte poster i basisoverslaget, men der er ikke fremkommet ny viden, som ændrer projektets bevillingsbehov.

Projektets bevilling er på i alt 4.064 mio. (pl 2013) og projektets basisoverslag er på 3.418 mio. kr. (pl 2013).

Det opdaterede anlægsoverslag i forbindelse VVM redegørelsen er baseret på de aktuelle markeds- og konkurrenceforhold på de relevante områder. Dertil knytter sig grundet projektets stadie en række usikkerheder.

Der er bl.a. tale om usikkerhed med hensyn til det fremtidige prisniveau samt prisudviklingen på de kontrakter, der indgås sammenholdt med pristalsreguleringen af anlægsoverslaget.

Endvidere vil projektets anlægsoekonomi – på grund af det større sammenfald mellem projekteringen og gennemførelsen af ledningsomlægninger og anlægsopgaverne i den ændrede strategi for ledningsomlægninger - blive udsat for øgede risici på op til 100 mio.kr. ud over de risici, som i øvrigt findes på projektets nuværende stade. Denne risiko vurderes at være væsentlig mindre end ved allerede nu at igangsætte ledningsomlægningerne.

Der vil kunne vise sig ekstraomkostninger som følge af de ændrede klimaforhold og som følge af ekstra krav til sikkerhedsforhold samt eventuel beskyttelse mod elektromagnetisk stråling, vil kunne vise sig i den detaljerede projektering.

Korrektionsreserven er netop afsat for at give interessentskabet mulighed for budgetmæssigt at kunne håndtere disse usikkerheder, og det vurderes på nuværende tidspunkt, at disse usikkerheder kan holdes inden for de afsatte reserver. Selskabet arbejder løbende på at identificere- og reducere projektets risici.

Hovedstadens Letbanen I/S har efter anmodning fra Transport- og Bygningsministeriet fået foretaget ekstern kvalitetssikring af det opdaterede anlægsoverslag for letbanen samt af projektets tidsplan.

Med hensyn til anlægsoverslaget viser den eksterne kvalitetssikring som et hovedresultat, at de grundlæggende elementer i anlægsoverslaget er realistisk vurderet. Med hensyn til tidsplanen peger den eksterne kvalitetssikring på, at der er lagt en meget optimistisk tidsplan for gennemførelsen af letbaneprojektet. Det er særligt de tidsmæssige risici omkring tilrettelæggelse af trafikafviklingen under ledningsomlægning og i anlægsperioden, ledningsejernes omlægning af ledninger samt sikkerhedsgodkendelsesprocessen for letbanen som den eksterne kvalitetssikring vurderer kan have tidsmæssige konsekvenser. Den samlede risiko for forlængelse af anlægsprocessen estimeres til at være på mellem 9 og 18 måneder i forhold til den planlagte åbning i 2021. Den eksterne kvalitetssikring af tidsplanen blev afsluttet før der på baggrund af høringssvarene til lovforslaget blev truffet beslutning om en ændret strategi for ledningsomlægninger.

Den eksterne kvalitetssikring har konkluderet, at der ikke er vægtige grunde til, at projektet ikke kan gennemføres. Desuden har Hovedstadens Letbane I/S på baggrund af den eksterne kvalitetssikring og en ændret strategi for ledningsomlægninger vurderet, at åbningen af letbanen først vil ske i 2023 med risiko for forlængelse til 2024.

Som noget særligt i dette projekt indgår det endvidere i principaftalen, at den endelige beslutning om anlæg af letbanen først træffes, når resultatet af de store anlægs- og leverandørkontrakter kendes, og der dermed er skabt større sikkerhed om de samlede konsekvenser af projektets gennemførelse. Denne situation forventes at foreligge i første halvdel af 2017. Indtil dette tidspunkt er det mellem parterne aftalt, at der må anvendes op til 475 mio. kr. (pl 2013). Det vil sige, at den økonomiske risiko for parterne under alle omstændigheder indtil videre er begrænset til dette beløb.

Derudover skal Hovedstadens Letbane I/S rapportere om udviklingen i projektets økonomi og risici i overensstemmelse med principperne i ny anlægsoverslag. Det vil sikre, at projektets parter holdes orienteret om udviklingen i de forventede anlægsoverslag i forhold til bevillingen og i forhold til basisoverslaget og om udviklingen i projektets risici.

Ud over de egentlige anlægsoverslag, som alle ejerne deltager i finansieringen af, skal der også anskaffes tog og etableres et kontrol- og vedligeholdelsescenter. Disse omkostninger relateres til driften og skal derfor finansieres af

de to parter, der skal stå for driften af letbanen nemlig Region Hovedstaden og de elleve Ringbykommuner, jf. principaftalen.

Da projektet, der ligger til grund for lovforslaget ikke ændrer væsentligt på driftsbetingelserne, vurderes der ikke at være grundlag for at ændre de i principaftalen forudsatte driftsomkostninger, som er anslået til 162 mio. kr. årligt i 2013-priser. Det samme gælder de forudsatte passagerindtægter, som i den første periode er skønnet til 92 mio. kr. årligt stigende til basisscenariet, dvs. 139 mio. kr. årligt i 2032.

For så vidt angår de øgede driftsomkostninger på ca. 4 mio. kr. årligt som følge af den lidt længere linjeføring og etableringen af en ekstra station i DTU-alternativet, vurderes disse fortsat at blive neutraliseret af de ekstra passagerindtægter som følge af det forventede lidt højere passagerantal på ca. 1.200 pr. hverdagsdøgn.

Tilkøb til projektet er ikke indeholdt i ovenstående anlægsoverslag. Tilkøb aftales og afregnes særskilt.

De tre involverede parter i DTU-alternativet, Transport- og Bygningsministeriet, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune traf i oktober 2015 beslutning om at gennemføre linjeføringen ved DTU.

Ud over tilkøbet af DTU-alternativet er der tiltrådt yderligere tilkøb med en samlet anlægspris på ca. 125 mio. kr. (2013 niveau). Hertil kommer skønnede ekspropriationsomkostninger på ca. 14 mio. kr. i 2013 priser i forbindelse med tilkøbene.

Anlægsprisen for tilkøbene er opgjort som en fast pris, mens ekspropriationsomkostningerne betales efter de faktisk konstaterede netto ekspropriationsomkostninger. Eventuelle yderligere tilkøb f.eks. af rilleskinnespor med græs prissættes og skal foretages af interessenterne senest i forbindelse med fastlæggelse af udbudsbetingelserne og inden tilbudsgivernes afgivelse af de endelige tilbud.

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

Som følge af gæsteprincippets anvendelse vil ledningsejere, hvis ledninger er anbragt som gæst på arealer, som skal bruges i forbindelse med anlægsarbejder på letbanen på Ring 3, skulle betale for flytningen af deres ledninger. Udgiften for de berørte ledningsejere er som i den gældende lov om letbane på Ring 3 fortsat skønnet til 750 mio. kr. Skønnet er dog behæftet med usikkerhed.

Hovedstadens Letbane I/S påtager sig at koordinere ledningsomlægninger ved at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Som baggrund for tilvejebringelse af nærværende lovforslag har Transport- og Bygningsministeriet med hjemmel i gældende lov om letbane på Ring 3, udarbejdet en VVM-redegørelse om letbanens virkninger på det omgivende miljø.

Efter inddragelse af Ringbykommunerne og regionen, har VVM-redegørelsen været i offentlig høring fra den 12. maj til 10. juli 2015, og der har i den forbindelse været afholdt borgermøder i de fleste kommuner.

Den offentlige høring gav anledning til 175 høringssvar fra private borgere, foreninger, organisationer og myndigheder. Høringssvarene er dokumenteret og kommenteret i en hvidbog, som er tilgængelig på Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside og sendt til Folketingets Transportudvalg sammen med VVM-redegørelsen med tillæg. Høringen har givet anledning til en række mindre justeringer af letbaneprojektet samt to større ændringer i Ishøj og Lyngby. Ændringerne i Ishøj og Lyngby er så væsentlige, at der er udarbejdet et tillæg til den oprindelige VVM-redegørelse samt en hvidbog for den offentlige høring af VVM-tillægget.

6.1. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen

6.1.1. Trafik

I anlægsfasen vil letbanens etablering medføre, at store dele af vejstrækningen på Ring 3 skal ombygges samtidig med, at der afvikles trafik på vejen. På strækninger med anlægsarbejde vil vejens kapacitet blive begrænset og hastigheden nedsat af sikkerhedsmæssige grunde. Cyklister, buspassagerers og fodgængeres muligheder for at komme frem vil blive sikret under arbejdet, selvom det ikke kan undgås, at fremkommeligheden kan blive vanskeligere i perioder. Fremkommeligheden for den eksisterende kollektive trafik prioriteres i videst muligt omfang.

Der vil fortsat være adgang til butikker, erhverv og private ejendomme, så vareleverancer, kunder og beboere kan komme frem. Såfremt adgangen til større P-områder og private ejendomme spærres i kortere eller længere tid, vil der blive etableret alternativ adgang. Det vil også blive sikret, at der er uhindret adgang for ambulancekørsel til hospitalerne.

Der vil i hele anlægsperioden forekomme øget trafik, især af lastbiler i forbindelse med transport af materialer. Den øgede trafik udgør dog en ubetydelig mængde i forhold til den øvrige trafik på Ring 3 og på Motorring 3, og den vurderes generelt ikke at ville påvirke trafikafviklingen. Det kan dog ikke undgås, at trafikafviklingen til tider vil kunne blive påvirket lokalt i nærheden af de store arbejdspladser.

6.1.2. Støj

I anlægsfasen vil der være støj fra større entreprenørmateriel som lastbiler, gravemaskiner, komprimeringsmaskiner m.v. Beregninger viser, at bro- og tunnelarbejder, ombygning af kryds og ombygning af vejanlæg i perioder vil medføre en væsentlig støjbelastning ved de nærmeste boliger. For de mest støjende arbejder vil der kunne optræde støjni-veauer på 70 dB(A) i en afstand af op til ca. 45 meter fra an-

lægsarbejdet. For de øvrige støjende arbejder vil støjen ikke overskride 70 dB(A) i en afstand af 25 meter. Varigheden af arbejderne varierer meget, og det forventes ikke, at stationære arbejder vil vare mere end ca. 12 måneder. Det samme vil være tilfældet ved etablering af letbanens spor og køreledninger. Ramning af fundamenter til køreledningsmaster vil kunne støje med over 70 dB(A) i en radius af op til 125 meter. Ramning af et enkelt fundament forventes at kunne gennemføres på ca. 20 minutter, og vil kun påvirke den enkelte nabo meget kortvarigt.

Da anlægsarbejdet gennemføres i faser fordelt over den samlede strækning på 28 km, vil de enkelte områder kun periodevist blive udsat for væsentlig støjbelastning. Anlægsarbejdet vil således blive gennemført på relativt korte strækninger ad gangen. Og selv om anlægsarbejdet består af adskillige faser, således at hvert område må forventes at blive berørt af anlægsarbejdet i flere omgange, vil generne blive væsentligt mindre belastende, fordi arbejdet foregår i relativt korte perioder, set i forhold til projektets størrelse.

Af hensyn til bilernes fremkommelighed, især i myldretiden, vil det være nødvendigt at gennemføre en række anlægsarbejder om aftenen og natten samt i weekenderne. Dette vil være til gene for naboerne, men kan i mange tilfælde også betyde, at arbejderne hurtigere kan gennemføres. Selv om generne, mens arbejdet står på, er lidt større, er den samlede periode med gener til gengæld kortere. Med henblik på at begrænse generne for såvel trafikanter som naboer, vil letbaneprojektet foretage en nøje afvejning af hensynet til trafikafviklingen i forhold til en hensigtsmæssig og effektiv gennemførelse af anlægsarbejdet. Hvor hensynene til trafikken nødvendiggør arbejde udenfor normal arbejdstid, vil Hovedstadens Letbane I/S søge den kompetente myndighed, om dispensation fra bygge- og anlægsforskriften.

Der vil blive gennemført forskellige afværgetiltag, som vil have til formål at opretholde fremkommeligheden for biltrafikken i videst muligt omfang, samt reducere de støjmessige gener fra anlægsarbejdet mest muligt. Som led heri vil letbaneprojektet i et tæt samarbejde med de berørte kommuner udarbejde en støjhåndteringsplan, hvor anlægsarbejdet er delt op i faser, og hvor den forventede støj i de enkelte faser og for de enkelte lokaliteter vil være belyst med henblik på myndighedsbehandlingen. Reguleringen af støj vil fortsat som udgangspunkt ske efter reglerne i miljøbeskyttelsesloven, herunder miljøaktivitetsbekendtgørelsen samt bygge- og anlægsforskrifter i kommunerne.

Desuden vil det blive et krav til de udførende entreprenører, at de skal udarbejde en støjhandlingsplan, som sikrer, at arbejdet tilrettelægges, så mindst muligt af det støjende arbejde udføres om aftenen og natten, når der samtidig tages hensyn til trafikens fremkommelighed. Der vil desuden blive stillet krav til entreprenøren om, i det omfang det er muligt, at benytte støjsvage maskiner, således at anlægsaktiviteternes støjgener i omgivelserne begrænses mest muligt. Under hensyn til projektets fremdrift.

Trafik, der omlægges i anlægsfasen, vil også give anledning til et forøget støjniveau på enkelte tilstødende og parallelle veje, men der vil i det videre projekteringsarbejde blive

lagt vægt på at begrænse generne mest muligt gennem projektets udformning og krav til arbejdsprocesserne.

Der foreslås indsat to bestemmelser i loven, som giver transport- og bygningsministeren mulighed for at kunne fastsætte særlige regler om forurening og gener fra anlægget af letbanen på Ring 3, herunder mulighed for at fastsætte regler om, at Hovedstadens Letbane I/S skal tilbyde kompensation til beboere som udsættes for gener som følge af de særlige regler om forurening og gener, jf. de foreslåede §§ 3 e og 3 f. Anvendelsesområdet for disse bestemmelser er dog begrænset til de situationer, hvor det kan godtgøres, at håndtering af miljøforholdene efter den gældende miljøretlige regulering vil medføre en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af anlægget i forhold til de forudsætninger for anlæg og tidsplan, der er lagt til grund for anlægget i dette lovforslag.

6.1.3. *Vibrationer*

Projektets påvirkninger af omgivelserne er vurderet i forhold til komfortvibrationer, strukturlyd og bygningsskadelige vibrationer.

Anlægsarbejdet kan give anledning til vibrationer. Især ramning af spunsvægge, funderingspæle og fundamenter til køreledningsmaster samt komprimering af grus eller asfalt, kan medføre gener for de nærmeste naboer. Projektet vil gennem afværgeforanstaltninger tilstræbe at minimere generne.

Med henblik på at begrænse risikoen for bygningsskadelige vibrationer vil der løbende blive gennemført målinger for at sikre, at der ikke forekommer vibrationer, som overstiger grænsen for bygningsskadelige vibrationer. Såfremt der skulle opstå sådanne vibrationer, vil arbejdet blive standset, indtil der er fundet en fremgangsmåde, som sikrer, at skader så vidt muligt undgås. Der kan dog forekomme kosmetiske skader som revner i lofter, puds m.v. på udsatte bygninger, selvom grænseværdierne overholdes. Skader, som skyldes anlægsarbejdet, vil blive udbedret af Hovedstadens Letbane I/S efter det almindelige skadevolderprincip.

6.1.4. *Landskab, arkitektur og kulturarv*

På store dele af strækningen bærer Ring 3 i forvejen markant præg af at være en stor trafikkorridor. Her er letbanens påvirkninger af omgivelserne begrænsede. Stationerne og de nye byrum omkring stationerne kan derimod udgøre en positiv påvirkning på bymiljøet.

Projektets påvirkninger er blevet vurderet i forhold til landskab og bymiljø, landskabsudpegninger, landskabsfredninger, skov, skovbyggelinjer, åbeskyttelseslinjer og arkitektur, fredede og bevaringsværdige bygninger samt kommunalt udpegede værdifulde boligbebyggelser.

I forbindelse med letbaneprojektets anlægsfase sker de største påvirkninger af landskab og arkitektur ved etablering af arbejdspladser og arbejdsarealer, nedrivning af et mindre antal bygninger og opførelse af stationer. Denne påvirkning er midlertidig, og vil blive søgt begrænset mest muligt. Den beplantning, som nødvendigvis må fjernes i forbindelse med

arbejdspladser og arbejdsarealer, bliver reetableret i videst mulig omfang.

Letbanen påvirker ikke kulturarv væsentligt i anlægsfasen. På en samlet strækning på 28 km, påvirkes kun tre kulturarvsområder enten moderat eller med lille påvirkning.

6.1.5. Jord

Det vurderes, at anlæg af letbanen ikke vil give anledning til jordforurening, og at der ikke vil være påvirkninger som følge af håndtering, flytning og oplag af forurenede jord.

Stort set hele letbanen på Ring 3 anlægges i eksisterende vejareal og områder, som er lettere forurenede. Det må derfor forventes, at der skal håndteres en del forurenede jord i anlægsfasen.

På strækningen er der også nogle ejendomme med kortlagte jordforureninger, som bliver direkte berørt af etableringen af letbanen. Det vurderes, at anlægsarbejdet ikke vil medføre påvirkninger som følge af flytning eller oplagring af forurenede jord. Kraftigere forurenede jord eller jord indeholdende affald køres direkte til behandling eller deponering. De største mængder opgravede jord og overfladematerialer skal håndteres i Glostrup og Gladsaxe Kommuner, mens der i Ishøj og Vallensbæk Kommuner kun skal håndteres en mindre mængde jord og opgravet overflademateriale.

I anlægsfasen forventes Hovedstadens Letbane I/S at skulle håndtere ca. 730.000 m³ jord, hvoraf ca. 30.000 m³ skønnes indbygningsegnet i letbaneprojektet, mens der forventes at kunne anvendes ca. 35.000 m³ jord til andre konkrete projekter i Lyngby-Taarbæk og Glostrup Kommuner. Resten af den lettere forurenede jord fra projektet forventes nyttiggjort andetsteds.

Ring 3 kommunerne har vedtaget en generel jordhåndteringsplan, der udover at fastlægge, hvordan jorden inden for projektområdet skal undersøges for forureningsgrader, har defineret en målsætning om mest mulig genanvendelse af overskydende jord og overfladematerialer. På nuværende tidspunkt er Hovedstadens Letbane I/S i dialog med Naturstyrelsen som grundejer og Alberslund Kommune om nyttiggørelse af den overskydende jord i støjvolde langs Ring 3, Frederikssundmotorvejen og Motorring 4, samt med Ishøj Kommune om nyttiggørelse af overskudsjorden i Ishøj Havn. Samlet forventes langt hovedparten af jorden således at kunne genanvendes.

6.1.6. Grundvand og afvanding

Det vurderes, at der ikke vil være påvirkninger af grundvandet som følge af letbanens etablering.

I anlægsfasen planlægges der mindre sænkninger både i det primære og sekundære grundvandsmagasin på enkelte lokaliteter på strækningen f.eks. i forbindelse med ombygning af flere broer. Det vurderes samlet, at grundvandssænkninger og evt. oppumpet eller drænet vand i forbindelse med anlægsarbejdet kan håndteres uden miljøpåvirkninger.

Letbanens påvirkninger på omgivelserne i forbindelse med afledning af regnvand er vurderet i forhold til påvirk-

ning af afløbssystemer, letbanens barriereeffekt på vandveje samt vandkvaliteten af det afstrømmende vand. Det er vurderet, at letbanen ikke påvirker omgivelserne væsentligt i relation til de nævnte forhold.

Regnvand, der afledes fra arbejdsarealer og arbejdspladser i letbanens anlægsfase, ledes til de eksisterende afløbssystemer. Vandmængderne vil ikke være væsentligt ændret i forhold til i dag, og påvirkningerne vurderes derfor at være ubetydelige.

I anlægsfasen vurderes det, at letbanens barriereeffekt på vandveje vil være ubetydelig.

I anlægsfasen vil letbanens påvirkning af vandkvaliteten af det afstrømmende vand være lille. Da regnvand, der afstrømmer fra arbejdspladser, kan indeholde sand og grus, vil letbaneprojektet forsøge at afværge dette f.eks. ved at lede regnvand gennem sedimentationstanke.

6.1.7. Luft

Letbanens emissioner samt bidrag til den globale opvarmning i form af CO₂-udledning er blevet vurderet.

De væsentligste påvirkninger af den lokale luftkvalitet i forbindelse med anlægsarbejde vil være støv fra håndtering af jord og materialer, gravearbejde, kørsel og nedrivning af broer m.v.

På hovedparten af strækningen vil der ikke være risiko for støv eller påvirkning af luftkvaliteten, da anlægsarbejdet generelt sker i ret åbne områder og over store arealer med mulighed for god spredning.

På enkelte lokaliteter kan der dog være en risiko for påvirkninger med støv, som kan medføre midlertidig påvirkning af luftkvaliteten, hvis der er dårlige spredningsforhold. Det gælder områderne omkring letbanens krydsning med Sorgenfrigårdsvej og Lyngby Hovedgade, omkring Lyngby Station, Herlev Station, krydsning med Hovedvejen i Glostrup og ved Glostrup Station.

I forbindelse med udbud af anlægsarbejderne vil Hovedstadens Letbane I/S stille krav til entreprenørerne om at minimere påvirkninger af naboer med emissioner fra entreprenørmaskiner og diffuse støvgener. Afværgetiltag såsom sprinkling og vanding af arbejdspladser, udlægning af køreplader osv. vil indgå i anlægsfasen. Efter afslutning af anlægsarbejderne vil den eventuelle påvirkning af luftkvaliteten og eventuelle støvgener ophøre.

Den overordnede påvirkning af CO₂-udledningen på grund af forbruget af materialer, råstoffer, maskiner og strøm i anlægsfasen er ubetydelig.

6.1.8. Natur og overfladevand

Ring 3 bærer allerede i dag markant præg af at være en overordnet trafikkorridor. Der er derfor generelt kun lidt natur langs den planlagte letbane, og natur vil derfor kun blive påvirket få steder og kun lokalt. Samlet set vurderes letbanen kun at have en lille påvirkning på naturforholdene langs strækningen.

Vurdering af letbanens påvirkninger på natur og overfladevand omfatter beskyttede naturområder, bilag IV-arter, øvrige områder med naturværdi, kommunale udpegninger samt vandløb.

På strækningen er der kun to kommuner ud af i alt ni, hvor beskyttede naturområder berøres. I alt fire arealer med fredskovspligt berøres midlertidigt til arbejdspladser og inddrages permanent til letbanen i henholdsvis Glostrup og Ishøj Kommuner. For arealet i Ishøj Kommune og to af arealerne i Glostrup Kommune vurderes påvirkningen at være af lille betydning, mens det sidste areal i Glostrup Kommune, hvor kontrol- og vedligeholdelsescenteret skal ligge, vurderes at blive påvirket væsentligt. Påvirkningen vil blive søgt reduceret i det omfang, det er praktisk muligt under hensyn til områdets fremtidige funktioner. Arealer med fredskov, som varigt inddrages til projektformål erstattes med genplantning af skov i forholdet 1:2, så vidt muligt i nærheden af projektområdet.

Den eneste bilag IV-art, som er registreret på strækningen, er flagermus. Anlæg af det planlagte kontrol- og vedligeholdelsescenter vurderes at have en væsentlig negativ betydning for de flagermus, der benytter det grønne område som fourageringsområde, da de vil skulle søge andre steder hen for at finde mad og hvile.

Træerne langs den eksisterende Ring 3 er generelt for små til at udgøre yngle- og rastetræer for flagermus. Fældning af træer i anlægsfasen langs letbanen vil derfor kun medføre en lille påvirkning af områdets flagermus på steder, hvor de kan fungere som ledelinjer i landskabet.

Samlet set vurderes det, at der ikke sker en påvirkning af områdernes økologiske funktionalitet for flagermusene, ligesom deres bestande ikke vurderes at blive påvirkede, da der fortsat er mulighed for at finde føde, hvile og yngle til stede i nærområdet i anlægsfasen.

Kun i forbindelse med inddragelse af areal ved kontrol- og vedligeholdelsescenteret i Glostrup Kommune, sker der en væsentlig påvirkning af den oplevede naturværdi på arealet i anlægsfasen.

Projektet inddrager arealer på forskellig vis inden for kommunale udpegninger. For samtlige kommuner vurderes det, at påvirkningerne enten er små eller ubetydelige.

Endelig vurderes afvanding af regnvand til vandløb i anlægsfasen ikke at medføre en negativ påvirkning af vandkvaliteten. Dog kan ombygning af broen over Store Vejleå medføre en midlertidig lille påvirkning af vandkvaliteten. Afværgeforanstaltninger som brug af olieudskillere og sandfang vil blive benyttet, så partikler og oliefilm tilbageholdes, inden udledning til vandløb og påvirkningen derved minimeres mest muligt.

6.1.9. Befolkning, rekreative interesser og kolonihaver

Projektets påvirkninger af befolkningen, herunder af sundhed og rekreative interesser er vurderet i forhold til støj, vibrationer, luftemissioner, påvirkning fra magnetfelter samt aktiv pendling.

I anlægsfasen vil støj medføre en moderat påvirkning, da der vil kunne opstå væsentlige gener fra støjen, især ved nat-arbejde.

Der foreslås derfor indsat bestemmelser, der giver transport- og bygningsministeren hjemmel til at fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af letbanen på Ring 3, herunder at der i tilknytning til reglerne tillige kan fastsættes regler om, at Hovedstadens Letbane I/S skal tilbyde kompensation til beboere som udsættes for gener på grund af de fastsatte regler. Disse bestemmelser vil kun finde anvendelse i helt særlige situationer, hvor der gives entreprenørerne adgang til særligt genevoldende arbejde i en længere periode, f.eks. om aftenen og natten.

Der kan forekomme emissioner og støv i anlægsfasen fra entreprenørmaskiner og anlægsaktiviteter. Luftemissionerne i anlægsfasen vil ikke give anledning til påvirkning af sundheden, da der for størstedelen af strækningen er god mulighed for spredning af de forurenende elementer, og afværgende foranstaltninger som sprinkling og vanding af arbejdspladser vil minimere påvirkningen. Rekreative interesser i form af grønne områder, rekreative stier og haveforæninger vil i nogen udstrækning blive påvirket i anlægsfasen. I forbindelse med anlægsarbejdet vil det desuden være nødvendigt at inddrage arealer med rekreative funktioner, afspærre rekreative stier og rydde beplantning. Påvirkningen vil i de fleste tilfælde blive afværget, da der så vidt muligt vil blive etableret erstatningsstier. Efter endt anlægsarbejde vil alle rekreative stier vil blive reetableret og en del af beplantningen vil blive reetableret.

Det kan blive nødvendigt at flytte enkelte kolonihavehuse eller nedlægge enkelte kolonihaver i forbindelse med anlægget af letbanen på Ring 3. Såfremt dette viser sig nødvendigt, vil Hovedstadens Letbane I/S enten skulle betale for omkostningerne i forbindelse med flytningen eller skulle udbetale fuld erstatning til ejeren af en kolonihave, såfremt det bliver nødvendigt helt at nedlægge en kolonihave. Hovedstadens Letbane I/S vil derimod ikke være forpligtet til at skulle anvise et erstatningsareal til ejerne.

6.1.10. Miljømæssigt afledte socioøkonomiske påvirkninger

De miljøpåvirkninger fra letbanen, som kan resultere i afledte socioøkonomiske påvirkninger, er vurderet at være støj og inddragelse af rekreative områder.

Nogle erhvervsdrivende kan blive påvirket i letbanens anlægsfase på grund af støjgener og det kan ikke udelukkes, at støjen muligvis kan påvirke indkøbsmønstrene langs strækningen i en periode. Bliver erhverv og butikker påvirket i anlægsfasen f.eks. som følge af omvejskørsel eller afskærmning omkring anlægsarbejder, er Hovedstadens Letbane I/S indstillet på i samarbejde med erhverv og butikker at opsætte skilte, så kunder stadig vil kunne finde butikker m.v. På den baggrund vurderes den miljømæssigt afledte socioøkonomiske påvirkning af erhverv at være lille.

En række grønne områder og rekreative stier vil blive påvirket i anlægsfasen, og det kan få betydning for mulighederne for at færdes i området. Da der er tale om midlertidige

påvirkninger, og der anvises alternative stiforbindelser, vurderes forholdet dog at være uden større betydning.

6.2. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen

6.2.1. Trafik

Etablering af en letbane inden for rammerne af en vigtig trafikåre som Ring 3 indebærer under alle omstændigheder en udfordring for vejtrafikens fremkommelighed.

Der har derfor været arbejdet med at optimere biltrafikens fremkommelighed under hensyn til letbanen og uden samtidig at øge omfanget af ekspropriationer mere end højst nødvendigt. Dette er sket dels gennem en omhyggelig udformning af vejanlægget så hastighedsgrænserne på størstedelen af strækningen kan opretholdes, dels gennem afskærmning af letbanen med hegn eller lignende på de relevante dele af strækningen, således at pladsen udnyttes bedst muligt uden derved at mindske sikkerheden.

I krydsene er der ved optimeringen lagt vægt på udformningen, således at der tages hensyn til trafikken både ad Ring 3 og på tværs heraf. Endvidere er der gennem optimering af det fælles signalsystem for letbanen og biltrafikken sikret det bedste flow gennem hvert af krydsene.

Det er vurderingen, at der i den videre optimering vil kunne opnås yderligere forbedringer for både letbanen og biltrafikken, således at påvirkningerne må forventes at kunne nedbringes yderligere.

Generelt vil etablering af letbanen på Ring 3 medføre en vis overflytning af trafik fra busser, fodgængere, tog, cykler og biler til letbanen. Flytningen sker ved, at trafikanterne tilvælger det nye attraktive transportalternativ, som letbanen udgør.

Derudover sker der en vis flytning af biltrafik fra Ring 3 til andre veje, primært parallelle veje, enten mindre veje eller Motorring 3. Denne flytning sker, da bilisterne søger andre veje på grund af en reduktion i vejkapacitet på Ring 3 og dermed en vis forøgelse af køretiden.

Når letbanen er i drift, må der forventes ændringer af trafikmønstret. Der er allerede i dag tæt trafik på Ring 3, og det må forudses, at trafikken vil blive større i 2023-2024 på grund af den generelle udvikling i biltrafikken. Det betyder, at fremkommeligheden for biltrafikken, især i de større vejkryds, vil blive reduceret også uden en letbane. Selvom der i projektets projekteringsfase arbejdes med optimering af fremkommeligheden både for letbanen og den øvrige trafik, vil biltrafikens fremkommelighed uundgåeligt blive påvirket ved etablering af letbanen.

Letbanen vil på nogle strækninger og i nogle af vejkrydsene reducere kapaciteten. Under ombygningen af Ring 3 til letbanen vil der imidlertid blive lagt vægt på at udvide krydsene med henblik på at opretholde så stor en del af kapaciteten som muligt. Stedvist vil længere køer, specielt i de kryds, som er mest belastede i dag, dog ikke kunne undgås. I Lyngby-Taarbæk og Gladsaxe Kommuner må en lille del af trafikken forventes at flytte sig til parallelle veje. Hvor letbanen gør det nødvendigt at omlægge trafikken på grund af

manglende mulighed for at foretage sving ved udkørsel fra sideveje, vil det normalt være ukompliceret at flytte den begrænsede trafik til alternative veje.

Letbanen vil generelt ikke forringe mulighederne for at krydse Ring 3. Det skyldes, at der allerede i dag på lange strækninger er autoværn eller meget trafik, således at det er vanskeligt at komme på tværs af vejen. Letbanen vil dog forringe krydsningsmulighederne på strækningerne umiddelbart syd for Lyngby Station.

Letbanen forventes at give anledning til en reduktion i antallet af kørte kilometer i den lokale biltrafik omkring Ring 3. I forhold til den samlede trafik i Hovedstadsområdet vil reduktionen relativt set være ubetydelig. Banen vil medføre en tilsvarende reduktion i miljøpåvirkninger fra trafikken i forhold til den lokale trafik, mens reduktionen vil være begrænset i forhold til det samlede hovedstadsområde.

Samlet set giver letbanens etablering anledning til en ubetydelig vækst i trafikken på motorvejsnettet. På selve motorvejsstrækningerne er trafikken som udgangspunkt stor i forvejen, og etableringen af letbanen fører derfor kun til beskedne procentuelle trafikændringer (-1 til +2 %). På motorvejsramperne er trafikken som udgangspunkt mindre og de procentuelle ændringer i trafikken på grund af letbanens etablering bliver derfor større (-29 til + 25 %). I den videre projektering vil det i samarbejde med Vejdirektoratet blive vurderet, om der er behov for længere ramper, som i givet fald tilvejebringes af letbaneprojektet.

6.2.2. Støj og vibrationer

Når letbanen sættes i drift, vil den forløbe i eller langs veje med forholdsvis meget trafik. Da støjbidraget fra letbanen er relativt lille i forhold til støjen fra vejtrafikken, vil letbanens direkte støjmæssige betydning i driftsfasen være meget begrænset. Under hensyn til bilernes fremkommelighed er hastighedsgrænserne søgt fastholdt på det nuværende niveau, så vidt dette er muligt. På store dele af strækningen vil støjen således være uændret.

I kurver er der risiko for særlig støj, der kan give anledning til støjgener ved naboer til letbanen. Der vil i muligt omfang blive taget højde for problemet. Bl.a. vil der være fokus på at opnå den optimale geometriske sammenhæng mellem hjul og skinner ved forskellige kurveradier samt på anvendelse af en optimal smøring af hjul og skinner.

Der forventes ikke at forekomme væsentlige støjpåvirkninger fra kontrol- og vedligeholdelsescentret, omformerstationer og stationer. Stationernes højtaleranlæg og advarsels-signaler vil i et vist omfang kunne høres i omgivelserne. Eventuelle gener vil i givet fald blive håndteret gennem en optimering af lydniveau under hensyn til på den ene side naboerne og på den anden sikkerhed for passagererne, herunder især de synshandicappede.

Beregninger af vibrationer og strukturlyd fra letbanen i drift viser, at enkelte boliger helt tæt på banen kan blive udsat for komfortvibrationer og/eller strukturlyd over grænseværdierne. Afhængig af de konkrete forhold, herunder de berørte bygningers følsomhed – f.eks. hospitalerne - vil nær-

mere undersøgelser blive igangsat med henblik på forebyggende at indarbejde afværgende foranstaltninger f. eks. i sporstrukturen, som kan reducere generne til under grænseværdierne.

6.2.3. Landskab og arkitektur

Ring 3 bærer på store dele af strækningen allerede i dag markant præg af at være en overordnet trafikkorridor. Derfor er letbanens påvirkninger af omgivelserne begrænsede. Stationerne og de nye byrum omkring stationerne kan derimod udgøre en positiv påvirkning på bymiljøet.

Projektets påvirkninger er blevet vurderet i forhold til emnerne landskab og bymiljø, landskabsudpegninger, landskabsfredninger, skov, skovbyggelinjer, åbesskyttelseslinjer og arkitektur, fredede og bevaringsværdige bygninger samt kommunalt udpegede værdifulde boligbebyggelser.

I driftsfasen vil letbanen på Ring 3 medføre moderate påvirkninger af landskab og arkitektur i de berørte kommuner. I driftsfasen vil påvirkningerne blive søgt begrænset mest muligt blandt andet gennem en vis retablering af beplantning i relation til projektet.

6.2.4. Kulturarv

Letbanen påvirker ikke kulturarv væsentligt i driftsfasen. På en samlet strækning på 28 km, påvirkes kun tre kulturarvsområder enten moderat eller med lille påvirkning: I driftsfasen vil master og køreledninger uundgåeligt medføre en moderat påvirkning af oplevelsen af Fæstningskanalen, hvor de delvist vil udgøre en visuel barriere i forhold til fortidsmindet.

I Herlev Kommune er Herlev Hovedgade udpeget som en oprindelig vej, og letbanens passage af vejen og ombygning af krydset vil udgøre en lille påvirkning af vejen.

Endelig påvirkes et beskyttet stendige ved Glostrup Hospital, som må nedlægges i forbindelse med anlægsarbejderne. Diget genetableres i sin oprindelige form lidt forskudt, hvilket giver en moderat påvirkning.

6.2.5. Afvanding

Letbanens påvirkninger på omgivelserne i forbindelse med afledning af regnvand er vurderet i forhold til påvirkning af afløbssystemer, letbanens barriereeffekt på vandveje samt vandkvaliteten af det afstrømmende vand. Det er vurderet, at letbanen ikke påvirker omgivelserne væsentligt i relation til de nævnte forhold.

I driftsfasen vurderes letbanens påvirkning af de eksisterende afløbssystemer at være fra lille til moderat på grund af den øgede befæstelse nogle steder på strækningen. I det fremadrettede arbejde med projektering af letbanen vil dimensioneringen af afløbssystemerne sikre, at de kan rumme de mængder regnvand, som skyldes ændringer forårsaget af letbanen.

Da sporet ikke kan tåle at stå under vand i driftsfasen, anlægges letbanen højere end de tilstødende vejarealer, hvor det er muligt. Derfor kan banen virke som en barriere i for-

hold til de nuværende strømningsveje af regnvand, og letbanens barriereeffekt på vandveje vurderes at variere fra lille til moderat afhængig af antallet af lokaliteter på strækningen, hvor der er risiko for oversvømmelse af letbanesporet. Ved udformningen af letbanen vil det blive sikret, at letbanen ikke øger oversvømmelsesrisikoen betydeligt for de omkringliggende områder i skybrudssituationer. Dette kan ske ved at lede vandet på tværs af letbanen, hvor dette er muligt, f.eks. ved anlæggelse af rør under letbanen.

I driften forventes det afstrømmende vand fra sporarealet ikke at indeholde miljøfremmede stoffer eller andet, og derfor vurderes påvirkningen af vandkvaliteten af det afstrømmende vand at være ubetydelig.

6.2.6. Luft

Der vil ikke være påvirkninger af luftkvaliteten på grund af emissioner i letbanens driftsfasen, hvor der vil ske en ubetydelig reduktion i udledning af SO₂ og NO_x fra transport i bil.

I driftsfasen er udledningen af CO₂ fra produktionen af el til driften af letbanen minimalt større end CO₂-besparelsen fra reduktionen i bil- og bustransport

6.2.7. Elektromagnetisme

I forbindelse med udarbejdelsen af VVM-redegørelsen blev der rejst spørgsmål om en eventuel påvirkning af særligt følsomme instrumenter fra det elektromagnetiske felt, som omgiver en elektrisk drevet bane, såkaldt EMC. Det elektromagnetiske felt har ingen betydning for mennesker og dyr eller for miljøet i øvrigt. Da der imidlertid kunne findes følsomme instrumenter i letbanens omgivelser blandt andet på de to hospitaler (Herlev og Glostrup) og DTU, igangsatte Hovedstadens Letbane I/S en undersøgelse af risikoen for påvirkning af sådanne instrumenter fra letbanens elektromagnetiske felt.

Undersøgelsen har vist, at der på de to hospitaler og på DTU findes meget fintfølsomme måleudstyr, der muligvis kan blive påvirket af magnetfelter som følge af etablering af letbanen. Problemet kan, hvis det viser sig relevant i praksis, løses på forskellige måder, blandt andet ved skærmning af eller placering af de følsomme instrumenter inden for den institution, det tilhører, eller ved justering af letbanens strømforsyningsanlæg. Hvilken metode, der er mest hensigtsmæssig er vanskelig at bedømme generelt. Derfor er det fundet mest hensigtsmæssigt at lade bedømmelsen ske på grundlag af en konkret vurdering som led i det testforløb, der under alle omstændigheder skal gennemføres, inden letbanen kan tages i brug.

6.2.8. Befolkning og rekreative interesser

Projektets påvirkninger af befolkningen, herunder af sundhed og rekreative interesser er vurderet i forhold til støj, vibrationer, luftemissioner, påvirkning fra magnetfelter samt aktiv pendling.

Det vurderes, at letbanen vil have en begrænset positiv påvirkning på befolkningens sundhed i driftsfasen, da antallet af støjbelastede boliger falder svagt og på grund af aktiv pendling, uanset en svag stigning i vibrationspåvirkede boliger.

I driftsfasen vil der ikke være en sundhedsmæssig påvirkning fra luftemissioner som følge af letbanens drift.

Da letbanen er eldrevet, kan der forekomme magnetfelter omkring køreledninger og omformerstationer. Disse forventes ikke at udgøre nogen helbredsrisiko, da letbanen kører på jævnstrøm.

7. Forholdet til EU-retten

7.1. VVM-direktivet

Anlægsprojektet er som udgangspunkt omfattet af reglerne om vurdering af virkningerne på miljøet og om inddragelse af offentligheden, der er fastsat 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«). Direktivet er ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet.

I henhold til VVM-direktivets artikel 1, stk. 4, finder direktivet dog ikke anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig lov, idet målene med direktivet, herunder om at give oplysninger, nås gennem lovgivningsprocessen. På grundlag af den gældende lov om letbane på Ring 3, er letbanen på Ring 3 blevet miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med EU-Domstolens praksis vedrørende fortolkningen af VVM-direktivets artikel 1, stk. 4.

I henhold til § 3 i lov om letbane på Ring 3 er der udarbejdet VVM-redegørelser og tillæg hertil for letbanen på Ring 3. VVM-redegørelserne er udarbejdet i overensstemmelse med de krav, som VVM-direktivet stiller til en almindelig VVM-redegørelse efter direktivet. Lovforslagets afsnit 6 indeholder en sammenfatning af de i VVM-redegørelserne vurderede påvirkninger af miljøet i både anlægs- og driftsfasen. Der er endvidere gennemført høringer af myndigheder og offentligheden over VVM-redegørelsen samt tillæg, som opfylder direktivets almindelige krav til sådanne høringer.

7.2. Interoperabilitetsdirektivet, lokomotivførerdirektivet og jernbanesikkerhedsdirektivet

Letbaner er i dansk ret undtaget fra interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde, jf. § 3, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 1281 af 19. november 2015 om interoperabilitet i jernbanesystemet, som er en gennemførelse af artikel 1, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet.

Endvidere er lokomotivførere, der udelukkende kører på letbaner i dansk ret undtaget fra lokomotivførerdirektivet, jf. § 1, stk. 3, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere, som er en gennemførelse af artikel 2, stk. 3, litra a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet.

For så vidt angår jernbanesikkerhedsdirektivet, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 og Kommissionens direktiv 2009/149/EF af 27. november 2009, har Danmark valgt ikke at benytte muligheden for at undtage letbaner fra direktivets anvendelsesområde, jf. bekendtgørelse nr. 1293 af 23. november 2010 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet, som ændret ved bekendtgørelse nr. 893 af 8. juli 2015 om ændring af bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet. Det betyder, at letbanen er omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivet, og de retsakter, der udstedes i medfør af jernbanesikkerhedsdirektivet. Letbanen skal således have et sikkerhedscertifikat og en sikkerhedsgodkendelse.

7.3. PSO-forordningen

Forslaget skal endvidere overholde Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 (PSO-forordningen).

Det fremgår af art. 5, stk. 1, i PSO-forordningen, at indgåelse af offentlige tjenesteydelseskontrakter vedrørende personbefordring med bus eller sporvogn (herunder hører også letbane) er omfattet af udbudsdirektivet og forsyningsvirksomhedsdirektivet, såfremt sådanne kontrakter ikke er udformet som koncessionskontrakter. I fald kontrakterne er udformet som koncessionskontrakter er de udelukkende omfattet af PSO-forordningen.

7.4. Århus konventionen

Lovforslaget lever op til kravene i konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen). EU er kontraherende part i Århus-konventionen, hvis regler 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.

I forhold til anlægsprojektet 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.

Trafik- og Byggestyrelsens godkendelse af ændringer m.v. i anlægsprojektet efter den foreslåede bestemmelse nye § 3 b, stk. 1, træder i stedet for en normal 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 letbane på Ring 3. Denne afgørelse 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-vurdering i forslaget til § 3 b, stk. 2.

Århus-konventionen finder endvidere anvendelse på anlægsloven. Da anlægsloven vedtages efter betingelserne for anvendelse af VVM-direktivets undtagelsesbestemmelse i artikel 1, stk. 4, opfylder anlægsloven samtidig krav om offentlighedens inddragelse efter Århus-konventionen.

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver kontraherende part, 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 bestemmelse 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.

Det følger af EU-Domstolens dom af 18. oktober 2011 de forenede sager C-128/09 – C-131/09, C-134/09 og C-135/09, Boxus m.fl., præmis 57, at Århuskonventionens artikel 9, stk. 2, og VVM-direktivets artikel 11 skal fortolkes således, at når et projekt, som er omfattet af disse bestemmelser anvendelsesområde, er vedtaget ved en lov, skal spørgsmålet om, hvorvidt denne lov opfylder betingelserne i VVM-direktivets artikel 1, stk. 4 (nu artikel 2, stk. 5), i henhold til nationale processuelle regler kunne prøves ved en domstol eller et ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ. Det følger endvidere af konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Og-

så denne forpligtelse anses i relation til nærværende lovfor-slag for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål. Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, må procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 1, 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århus-konventionen. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en anlægslovs forenelighed med f.eks. VVM-direktivet for de danske domstole. Tilsvarende gælder for afgørelser truffet efter anlægsloven eller efter love eller regler omfattet af forslaget til § 3 e. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, præciseres i den foreslåede nye § 25 c, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

8. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 23. oktober 2015 til 23. november 2015 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Albertslund Kommune, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Danske Advokater, Brøndby Kommune, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk arbejdsgiverforening, Dansk byggeri, Dansk cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Handicap forbund, Danske handicaporganisationer, Dansk jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Regioner, DI Transport, DSB, Energinet.dk, Fagligt Fælles Forbund, Friluftsrådet, Gladsaxe Kommune, Glostrup Kommune, Herlev Kommune, Hovedstadens Letbane I/S, Hvidovre Kommune, Høje-Taastrup Kommune, Håndværksrådet, Ishøj Kommune, KL, Landsorganisationen i Danmark, Lyngby-Taarbæk Kommune, Movia, NOAH-Trafik, Rådet for Bæredygtig Trafik, Region Hovedstaden, Rigsrevisionen, Rødovre Kommune, Trafikselskaberne i Danmark og Vallensbæk Kommune.

9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter

Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner		Lovforslaget medfører ikke yderligere udgifter for det offentlige, end de udgifter der allerede fremgår af den gældende lov om letbane på Ring 3. Anlægsbudgettet er således fortsat på samme niveau og udgør 4.064 mio. kr. i 2013-priser. Dertil kommer besluttede tilkøb, som de enkelte interessenter betaler for uden for anlægsbudgettet..
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Som følge af gæsteprincippets anvendelse vil ledningsejere, hvis ledninger er anbragt som gæst på arealer, som skal bruges i forbindelse med anlægsarbejder på letbanen på Ring 3, skulle betale for flytningen af deres ledninger. Udgiften for de berørte ledningsejere er som i den gældende lov om letbane på Ring 3 fortsat skønnet til 750 mio. kr. Skønnet er dog behæftet med usikkerhed. Hovedstadens Letbane I/S påtager sig at koordinere ledningsomlægninger ved at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Letbanen er en mere CO ₂ -venlig transportform end biler og busser.	De miljømæssige konsekvenser ved en letbane på Ring 3 er blevet kortlagt i en VVM-redegørelse. I anlægsfasen er de væsentligste miljøpåvirkninger, bl.a. reduceret fremkommelighed og omlægning af trafikken, støjpåvirkninger i perioder, ligesom en del natarbejde ikke kan undgås af hensyn til bilernes fremkommelighed i dagtimerne, lokale vibrationsgener ved boliger, som ligger helt tæt på anlægsarbejderne og ved bygninger med særligt vibrationsfølsomt udstyr. I driftsfasen vurderes der samlet set ikke at være mange påvirkninger.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten		I henhold til VVM-direktivet (2011/92/EU), artikel 1, stk. 4, finder direktivet ikke anvendelse på projek-

ter, der vedtages i enkeltheder ved en særlig lov, idet målene med direktivet, herunder om at give oplysninger, nås gennem lovgivningsprocessen. På grundlag af den gældende lov om letbane på Ring 3, er letbanen på Ring 3 blevet miljøvurderet og forberedt til at kunne vedtages af Folketinget ved anlægslov i overensstemmelse med EU-Domstolens praksis vedrørende anvendelsen af VVM-direktivets artikel 1, stk. 4.

Letbaner er i dansk ret undtaget fra interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde, jf. § 3, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 1281 af 19. november 2015 om interoperabilitet i jernbanesystemet, som er en gennemførelse af artikel 1, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet.

Endvidere er lokomotivførere, der udelukkende kører på letbaner i dansk ret undtaget fra lokomotivførerdirektivet, jf. § 1, stk. 3, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 985 af 11. oktober 2011 om certificering af lokomotivførere, som er en gennemførelse af artikel 2, stk. 3, litra a i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanelinjet i Fællesskabet.

For så vidt angår jernbanesikkerhedsdirektivet, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF af 17. juni 2008, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/110/EF af 16. december 2008 og Kommissionens direktiv 2009/149/EF af 27. november 2009, har Danmark valgt ikke at benytte muligheden for at undtage letbaner fra direktivets anvendelsesområde, jf. bekendtgørelse nr. 1293 af 23. november 2010 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet, som ændret ved bekendtgørelse nr. 893 af 8. juli 2015 om ændring af bekendtgørelse om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet.

Forslaget skal endvidere overholde Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1370/2007 af 23. ok-

<p>tober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 (PSO-forordningen). I forhold til anlægsprojektet 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.</p>

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

I medfør af det foreslåede nr. 1 vil det fremgå af en fodnote til lov om letbane på Ring 3, at loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), EU-tidende 2012, nr. L 26, s. 1, Berigtigelse til 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 2015, nr. 174, s. 44, og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, s. 1.

Til nr. 2

Det foreslås, at interessentskabet Ring 3 Letbane I/S skifter navn til Hovedstadens Letbane I/S. Navneændringen er foreslået af interessentskabets bestyrelse og er tiltrådt af interessenterne på interessentskabsmøde den 29. april 2015. Navneændringen kræver imidlertid en lovændring, idet navnet er fastsat ved lov.

Begrundelsen for at skifte navn er, at Hovedstadens Letbane I/S giver mening i forhold til letbanens geografi og angiver, at det er alle borgere i Hovedstadsområdet letbane. Endvidere ligger navnets tyngde på transportformen »letbane«, og navnet er både let at huske og udtale.

Til nr. 3

Det foreslås, at kapiteloverskriften til kapitel 1 ændres således, at »udarbejdelse af VVM-redegørelse« udgår og erstattes med ordene »miljømæssige vurderinger«. Overskriften til kapitel 1 har herefter følgende overskrift: Oprettelse af Hovedstadens Letbane I/S, definition af anlægsprojektet og udarbejdelse af miljømæssige vurderinger. Forslaget er en konsekvens af de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 1, nr. 6.

Til nr. 4

Det foreslås, at der i § 2, stk. 1, i lov om letbane på Ring 3, indsættes en bemyndigelse til, at interessentskabet kan anlægge og drive letbanen. Det er forudsat i den gældende lov om letbanen på Ring 3, at når der er udarbejdet VVM-redegørelse for letbanen, vil VVM-redegørelsen kunne godkendes ved lov som samtidig bemyndiger interessentskabet til at anlægge letbanen.

Til nr. 5

Med den foreslåede ændring sker en ny affattelse af § 2, stk. 2, i lov om letbane på Ring 3, hvorefter linjeføringen for letbanen på Ring 3 med stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter og omformerstationer fremgår af bilag 1 til loven. Det foreslås, at der som bilag 1 til loven indsættes et nyt kortbilag, som erstatter det tidligere kortbilag. Letbanens stationer er på kortbilaget angivet med foreløbige stationsnavne, som senere vil kunne ændres efter høring af de relevante myndigheder.

Letbanen løber igennem eller støder op til kommunerne Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Albertslund, Glostrup, Brøndby, Vallensbæk og Ishøj.

Letbanen er ca. 28 km lang og løber i siden af eller midt i vejen fra Lundtofte i nord til Ishøj S-tog Station i syd. På hovedparten af strækningen forløber letbanen på Ring 3.

Transport- og Bygningsministeriet, Region Hovedstaden og Lyngby-Taarbæk Kommune har besluttet at tilkøbe den alternative linjeføring, hvor letbanen passerer gennem området ved DTU. De tre parter finansierer således ekstraomkostningerne ved gennemførelse af DTU-alternativet.

Letbanen får 28 stationer. Oprindeligt var der tale om 27 stationer, men tilkøbet af DTU-alternativet giver en ekstra station og betyder, at letbanen bliver 28 km lang i stedet for de oprindelige 27 km. Desuden forberedes der til en endnu en station i Vallensbæk Kommune ved Delta Park samt yderligere en station ved Akademivej øst i Lyngby-Taarbæk Kommune. De to forberedte stationer bliver kun etableret, såfremt de pågældende kommuner vælger at tilkøbe disse, jf. den gældende lovs § 4, stk. 3. Seks af stationerne betjenes også af S-tog og bus og får derfor karakter af trafikknudepunkter. De seks knudepunkter bliver Lyngby Station, Bud-

dinge Station, Herlev Station, Glostrup Station, Vallensbæk Station og Ishøj Station.

Letbanens stationer vil enten bestå af sideperroner omkring letbanesporene eller ø-perroner mellem sporene. De fleste stationer vil være forsynet med sideperroner af hensyn til indpasningen i forhold til vejtrafikken og tilgængeligheden for passagererne. Stationerne vil blive udformet med et overdækket område på hver perron samt være forsynet med informationssystemer, skiltning, bænke m.v. i relevant omfang under hensyn til, at ventetiden på stationen normalt vil være kortvarig.

Letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter placeres i Glostrup Kommune ved krydset mellem Ring 3 og Slotsherrensvej. Kontrol- og vedligeholdelsescenter forventes at ville optage et areal på ca. 45.000 kvadratmeter. Kontrol- og vedligeholdelsescentret skal rumme letbanens kontrolrum, værksteder, vaskefaciliteter, depot, kundecenter samt personalefaciliteter. Ved udformningen vil der blive taget hensyn til risikoen for oversvømmelse som følge af de ændrede klimaforhold.

Letbanen forsynes med strøm og kørestrøm fra det offentlige forsyningsnet gennem 16 omformerstationer. Omformerstationerne skal placeres relativt tæt ved letbanen, og afstanden mellem dem bør så vidt muligt være ca. 2 kilometer. Det betyder, at der er behov for 16 omformerstationer, som i samarbejde med kommunerne er forsøgt placeret med størst mulig hensyntagen til omgivelserne. Det er dog vurderet, at to af omformerstationerne, i henholdsvis Vallensbæk Kommune og Gladsaxe Kommune, formentlig vil kunne undværes i første fase. Letbanen etableres derfor i første omgang med 14 omformerstationer, men vil senere, hvis behovet opstår, kunne forsynes med yderligere to omformerstationer. For at sikre denne mulighed, vil der blive reserveret areal til de to foreløbigt udeladte omformerstationer.

I den videre proces vil de enkelte placeringer af omformerstationerne blive søgt optimeret og eventuelt ændret i samarbejde med kommunerne. Omformerstationerne er ca. 175-200 kvadratmeter store (ca. 11 x 16 m), og ca. 5 meter høje bygninger, der alene rummer teknik, og som derfor er uden vinduer.

Anlægsloven udgør den retlige ramme for anlægsprojektet og anlægget kræver derfor ikke yderligere planlægning efter planloven. Kommunerne kan således ikke udarbejde planer, der strider mod projektet, således som det er beskrevet i § 2, stk. 2. Kommunernes planlægning efter planloven skal således ske med respekt for nærværende anlægslov.

Se i øvrigt afsnit 2.3 – 2.5. i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 6

Der foreslås indsat en række nye bestemmelser i kapitel 1 i lov om letbane på Ring 3, som regulerer miljøforhold. Den særlige regulering af de miljømæssige forhold gælder kun i

projektering- og anlægsfasen, når letbanen er færdig vil der ikke gælde særlige regler.

Til § 3 a

Med den foreslåede § 3 a fastslås det, at anlægsprojektet skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 3 b.

Med Folketingets vedtagelse af denne lov bemyndiges Hovedstadens Letbane I/S til at gennemføre anlægsprojektet i overensstemmelse med bestemmelserne i lovens § 2, herunder lovens bilag 1 og 2, projektbeskrivelsen i lovforslagets afsnit 2.3-3.6 i de almindelige bemærkninger samt VVM-redegørelsen med tillæg.

Anlægsprojektets indvirkninger på miljøet er beskrevet og vurderet i de miljømæssige undersøgelser af projektet, det vil sige den VVM-redegørelse med tillæg, som ligger til grund for Folketingets vedtagelse af loven. Anlægsloven træder i stedet for den VVM-tilladelse, som projektet ellers skulle have haft i henhold til de administrative VVM-regler.

Anlæg, der vedtages i enkeltheder ved særlig lov, er undtaget fra planlovens normale regler om VVM, jf. planlovens § 11 h. Ved meddelelse af en VVM-tilladelse efter de administrative regler vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at projektet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i den tilvejebragte VVM-redegørelse, og således holder sig inden for de miljømæssige vurderinger, der fremgår af redegørelsen (idet grænserne dog kan være skærpede i andre vilkår eller afgørelser m.v. vedrørende projektet).

Bestemmelsen i § 3 a har et tilsvarende formål i forhold til gennemførelsen af anlægsprojektet. I henhold til denne bestemmelse påhviler det således Hovedstadens Letbane I/S som bygherre og i praksis deres entreprenører, at udføre de pågældende bygge- og anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet, holdes inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. ovenfor. Det er transport- og bygningsministeren, der fører tilsyn hermed.

Som det fremgår af henvisningen til § 3 b, indebærer bestemmelsen i § 3 a ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, når dette sker i overensstemmelse med reglerne i § 3 b.

Til § 3 b

Det foreslås i § 3 b, *stk. 1*, at ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, ikke må påbegyndes uden tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. den foreslåede § 25 b.

Det kan ikke udelukkes, at der i anlægsfasen vil kunne opstå situationer, som der ikke er taget højde for i VVM-redegørelsen med tillæg og hvor der er brug for en stillingtagen til, hvorvidt ændringerne kan rummes inden for VVM-redegørelsen med tillæg.

Det følger af artikel 9 a, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (ændring af VVM-direktivet), at medlemsstaterne skal sikre, at den eller de kompetente myndigheder (VVM-myndigheder) udfører de opgaver, der følger af direktivet, på objektiv vis og ikke befinder sig i en situation, der giver anledning til interessekonflikt. Det følger videre af artikel 9 a, stk. 2, at såfremt den kompetente myndighed også er bygherren, skal medlemsstaterne i det mindste, som led i deres strukturering af administrative kompetencer, sørge for en passende adskillelse mellem uforenelige funktioner i forbindelse med varetagelsen af opgaverne, der følger af direktivet. Af betragtning nr. 25 i direktiv 2014/52/EU fremgår, i tilknytning til den ny artikel 9 a, at interessekonflikter kan forebygges bl.a. gennem en »funktional adskillelse« mellem den kompetente myndighed og bygherren.

På den baggrund foreslås det, at Trafik- og Byggestyrelsen skal foretage den retlige vurdering af, om ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, kan være til skade for miljøet. Trafik- og Byggestyrelsen vil som en offentlig myndighed være omfattet af bl.a. offentlighedsloven, forvaltningsloven og miljøoplysningsloven ved udførelsen af opgaverne efter anlægsloven.

Bestemmelsen omhandler ændringer m.v. i anlægsfasen, som kan være til skade for miljøet, og ikke kan holdes inden for de udførte vurderinger af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet i den VVM-redegørelse med tillæg, som er tilvejebragt forud for anlægsloven eller supplerende VVM-redegørelser, som måtte være tilvejebragt efter den foreslåede nye § 3 b. 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 bekendtgørelse nr. 1184 af 6. november 2014 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet i medfør af lov om planlægning (VVM-bekendtgørelsens) bilag. 2. Bestemmelsen finder alene anvendelse i anlægsfasen, indtil anlægsprojektet i sin helhed er færdigt. Derefter vil anlægget og eventuelle behov for at foretage ændringer eller udvidelser af anlægget være reguleret af de almindelige regler i natur- og miljølovgivningen.

Kravet om forudgående tilladelse gælder også i de tilfælde, hvor en screening efter stk. 2 fører til, at der ikke skal gennemføres supplerende VVM. Trafik- og Byggestyrelsen kan også fastsætte vilkår for en sådan tilladelse efter eventuelle regler fastsat i medfør af stk. 3, nr. 5, jf. nedenfor.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 3 b, *stk. 2*, at Trafik- og Byggestyrelsen på grundlag af en anmeldelse fra Hovedstadens Letbane I/S afgør, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, inden der gives tilladelse efter stk. 1 (screening). Vurderer Trafik- og Byggestyrelsen, at der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, udarbejder Hovedstadens Letbane I/S denne. Trafik- og Byggestyrelsen foretager offentliggørelse af den supplerende

VVM-redegørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Den tiltænkte proces indebærer, at Hovedstadens Letbane I/S som bygherre skal anmelde ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet. De nærmere krav til anmeldelsen fastsættes i regler i medfør af stk. 5, nr. 1. Anmeldelsen skal være forudgående, og projektændringer og -udvidelser, der kan være til skade for miljøet, må ikke påbegyndes, før Trafik- og Byggestyrelsen har truffet afgørelse efter stk. 1.

Trafik- og Byggestyrelsen vurderer således i tvivlstilfælde på grundlag af anmeldelsen og eventuelle yderligere indhentede oplysninger, om de miljømæssige virkninger af den anmeldte projektændring m.v. ligger inden for rammerne af de hidtil udførte vurderinger af anlægsprojektets virkninger på miljøet, jf. § 3 a. I givet fald meddeler Trafik- og Byggestyrelsen, at den anmeldte projektændring m.v. kan gennemføres. Hvis det ikke er tilfældet, skal Trafik- og Byggestyrelsen ved en screening vurdere, om der skal gennemføres supplerende VVM.

Trafik- og Byggestyrelsens afgørelse om, hvorvidt der er pligt til at udarbejde en supplerende VVM-redegørelse (screeningen), skal træffes i overensstemmelse med de almindelige kriterier i VVM-direktivets bilag III. Der kan fastsættes regler herom i medfør af stk. 5, nr. 3.

I overensstemmelse med VVM-direktivet er det fastsat, at den supplerende VVM-redegørelse udarbejdes af bygherren, altså Hovedstadens Letbane I/S.

Der fastsættes i medfør af stk. 5, nr. 2, regler om, at Trafik- og Byggestyrelsen kan anmode andre myndigheder om relevante oplysninger og vurderinger til brug for både screeningen og, i tilfælde af VVM-pligt, den supplerende VVM-redegørelse.

Trafik- og Byggestyrelsen skal påse, at den supplerende VVM-redegørelse overholder de krav til indholdet af redegørelsen, som fremgår af regler fastsat i medfør af stk. 5, nr. 3, i overensstemmelse med VVM-direktivets artikel 5, jf. direktivets bilag IV.

Trafik- og Byggestyrelsen foretager offentliggørelse af den supplerende VVM-redegørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder, og varetager behandlingen af indkomne høringssvar.

På grundlag af den foretagne høring træffer Trafik- og Byggestyrelsen afgørelse om, hvorvidt projektændringen m.v. kan tillades, eventuelt på vilkår. Der kan fastsættes regler herom i medfør af stk. 5, nr. 4. Afgørelsen skal offentliggøres i overensstemmelse med regler fastsat efter stk. 5, nr. 5.

Det foreslås i § 3 b, *stk. 3*, at bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet, ikke finder anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

Bestemmelserne i stk. 1 og 2 samt reglerne fastsat i medfør af stk. 5, vil således erstatte de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, herunder VVM-reglerne i planloven, samt bekendtgørelse nr.1832 af 16. december 2015 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM-bekendtgørelsen) i medfør af lov om planlægning.

Det foreslås i stk. § 3 b, *stk. 4*, at Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Bestemmelsen omfatter både screeningsafgørelser om, hvorvidt der skal gennemføres en supplerende VVM (VVM-pligt), og afgørelser om VVM-tilladelse, herunder om vilkår for en sådan tilladelse. Forslaget om afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af hensyn til anlægsprojektets fremdrift og økonomi samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere m.v. i anlægsperioden. Afgørelserne vil derimod kunne indbringes for domstolene, jf. den foreslåede § 25 c.

Det foreslås i § 3 b, *stk. 5*, at transport- og bygningsministeren efter forhandling med miljø- og fødevarerministeren kan fastsætte nærmere regler om sagsbehandlingen, herunder om gennemførelsen af screeningen og den supplerende VVM-redegørelse samt om afgørelser efter stk. 1 og 2. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 vil sammen med reglerne fastsat i medfør af stk. 5 erstatte de almindelige VVM-regler i dansk lovgivning, jf. bemærkningerne til stk. 5 nedenfor. Reglerne i medfør af stk. 5 vil blive fastsat i overensstemmelse med VVM-direktivet.

Efter § 3 b, *stk. 5, nr. 1*, kan der fastsættes regler om anmeldelsen efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafik- og Byggestyrelsen, herunder om både formen og indholdet af bygherrens anmeldelse. Der kan bl.a. fastsættes regler om, hvilke oplysninger, der er nødvendige for, at en screening kan foretages, samt regler om, at Hovedstadens Letbane I/S til anmeldelsen skal anvende et bestemt skema.

Efter § 3 b, *stk. 5, nr. 2*, kan der fastsættes regler om pligt for andre myndigheder og Hovedstadens Letbane I/S til at give de oplysninger, der er nødvendige for vurderingen af ændringer eller udvidelser efter stk. 2. Reglerne vil forpligte myndigheder til på Trafik- og Byggestyrelsens anmodning at videregive relevante oplysninger og vurderinger til brug for både screeningen og, i tilfælde af VVM-pligt, den supplerende VVM-redegørelse. Oplysningerne skal stilles til rådighed for den bygherre (Hovedstadens Letbane I/S), som skal forestå anmeldelsen henholdsvis udarbejde den supplerende VVM-redegørelse, jf. stk. 2.

Efter § 3 b, *stk. 5, nr. 3*, kan der fastsættes regler om gennemførelsen af Trafik- og Byggestyrelsens vurdering efter stk. 2 og om indholdet af VVM-redegørelsen. Bestemmelsen vedrører både den indledende vurdering af, om der er VVM-pligt (screeningen) og gennemførelsen af den supplerende VVM-procedure, hvor dette er påkrævet, herunder udarbejdelsen af den supplerende VVM-redegørelse samt hø-

ringen af offentligheden og berørte myndigheder over denne redegørelse.

Fastsættes der regler, er det hensigten, at reglerne i væsentlig udstrækning svarer til indholdet af VVM-bekendtgørelsens § 3, jf. bilag 3 (Afgørelse om VVM-pligt/ikke VVM-pligt), § 4 (Fastlæggelse af VVM-redegørelsens indhold (scoping)), § 5, jf. bilag 4 (VVM-redegørelsen) og § 6 (Høring af offentligheden over VVM-redegørelsen). Reglerne vil dog skulle fastsættes under hensyn til, at de alene angår dette anlægsprojekt bl.a. derved, at en supplerende VVM efter anlægsloven ikke gennemføres i tilknytning til en kommunal planlægningsproces, som det normalt er tilfældet ved VVM efter planloven. Der vil endvidere kunne tages hensyn til, at § 3 b alene angår projektændringer m.v. og supplerende miljøvurderinger i forhold til det VVM-materiale, som har været genstand for offentlige høringer m.v. Den supplerende VVM-redegørelse vil af disse grunde kunne have et i sammenhængen begrænset omfang.

For så vidt angår høringen af offentligheden vil der også kunne fastsættes en frist, som er kortere end efter VVM-bekendtgørelsen (8 uger), idet VVM-direktivet kræver en minimumsfrist på 30 dage.

Efter § 3 b, *stk. 5, nr. 4*, kan der fastsættes regler om, at Trafik- og Byggestyrelsen kan fastsætte vilkår for afgørelsen om tilladelse efter stk. 1, herunder om indholdet af sådanne vilkår. Der skal kunne fastsættes vilkår om, at bygherren skal iværksætte bestemte foranstaltninger med henblik på at undgå, nedbringe eller neutralisere de skadelige virkninger på miljøet, som kan fremgå af den supplerende VVM-redegørelse, når en sådan vurdering er tilvejebragt. Der skal endvidere kunne fastsættes vilkår, som varetager hensyn efter de regler i natur- og miljølovgivningen, som er fraveget ved den i lovforslagets foreslåede § 3 c, idet projektændringen m.v. i medfør af § 3 c kan gennemføres uden en ellers påkrævet tilladelse, godkendelse eller dispensation efter denne lovgivning.. Desuden skal der kunne fastsættes de vilkår, der anses for at være væsentlige forudsætninger for godkendelsen af projektændringen m.v.

Der skal også kunne fastsættes vilkår om, f.eks. afværgeforanstaltninger af hensyn til naturen, i de tilfælde, hvor der meddeles tilladelse til ændringen m.v., uden at der er gennemført supplerende VVM-procedure, fordi screeningen har konkluderet, at der ikke er VVM-pligt.

Efter § 3 b, *stk. 5, nr. 5*, kan der fastsættes regler om offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af den supplerende VVM-redegørelse. Reglerne skal opfylde VVM-direktivets krav til offentliggørelse af miljøvurderingerne og grundlaget for disse samt om offentliggørelse af de omhandlede afgørelser, herunder også afgørelser om, at der ikke er VVM-pligt. Bestemmelsen om eventuel udelukkende digital annoncering svarer til planlovens § 11 g, stk. 2, 3. punktum, og § 11 h, stk. 2.

Til § 3 c

Det fremgår af den foreslåede § 3 c, at beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven, for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelsen af anlægget, varetages af transport- og bygningsministeren. Dette indebærer for det første, at anlægsprojektet kan gennemføres uden hensyn til de eksisterende fredninger, da det ikke er nødvendigt at indhente en dispensation fra fredningsnævnet, hvis der skal udføres aktiviteter, der strider mod fredningens indhold. Dog bør hensyn bag fredningens så vidt muligt søges varetaget under anlægsprojektet.

Formålet med bestemmelsen er, at det er Folketinget, der med vedtagelsen af anlægsloven fastsætter de overordnede rammer for projektet, således at eventuelle fredningssager o. lign. ikke kan forsinke eller forhindre projektets gennemførelse.

Fredningen af den grønne landskabskile mellem Ermelunden og Lyngby sø og Store Vejleå berøres ikke direkte af projektet. En meget lille del af Ermelundskilen, (sag nr. 97-111/150-0004), grænsende op til Klampenborgvej, vil i imidlertid i en kortere periode skulle anvendes som arbejdsplads for anlæg af Letbanen på Ring 3. Arbejdspladser er midlertidige indhegnede lokaliteter, hvor der er oplag, mandskabsfaciliteter, materialer, herunder jord, maskiner og udstyr, som kan låses inde. Arbejdspladser vil være oplyste i arbejdstiden. Anvendte arbejdspladser vil efter brug blive retableret, så det pågældende område så vidt muligt fremstår i samme stand, som før anlægsarbejderne fandt sted. Anlæg af arbejdsplads inden for Ermelundskilen vurderes at være i konflikt med § 5 i fredningsbestemmelsen, hvoraf fremgår, at der ikke må opføres ny bebyggelse, herunder skure m.v. på området. Påvirkningen vil være midlertidig, da området retableres efter brug, ligesom anlæg af arbejdspladsen ikke berører øvrige arealer, som indgår i fredningen.

Bestemmelse indebærer endvidere, at der uanset naturbeskyttelseslovens § 3 og uden dispensation kan ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med anlægsprojektet, uden at der skal søges dispensation hos kommunen eller miljø- og fødevarerministeren. Der er f.eks. identificeret et § 3 område, som berøres af anlægget. Det drejer sig om et vandhul i Glostrup (som dog ikke længere findes, da det er opfyldt i forbindelse med anlæg af Frederikssundsmotorvejen).

Transport- og bygningsministeren er således i medfør af den foreslåede bestemmelse bemyndiget til på naturbeskyttelseslovens område helt eller delvist at fravige beskyttelsen af eksisterende fredninger, ligesom transport- og bygningsministeren overtager kompetencen i forbindelse med verserende og fremtidige klagesager vedrørende anlægget nævnt i lovens § 2. Det bemærkes, at transport- og bygningsministeren under alle omstændigheder vil følge principperne i naturbeskyttelsesloven.

Transport- og bygningsministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage de relevante instanser til belysning af sagerne.

Hovedstadens Letbane I/S vil i forbindelse med den praktiske tilrettelæggelse af anlægsarbejdet samarbejde med relevante myndigheder.

Det ovenfor anførte gælder kun for den eller de dele af et areal, som er nødvendige for anlægget af letbanen. For andre arealer, der ikke er nødvendige for anlægget, og som evt. måtte være omfattet af beskyttelseshensyn efter naturbeskyttelsesloven, foreslås ingen ændringer. For sådanne arealer vil det uændret være naturbeskyttelseslovens bestemmelser, der vil være gældende.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger afsnit 2.9 samt bilag 2.

Til § 3 d

I medfør af § 3 d, *stk. 1*, kan kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet, som træffes efter lov om naturbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse, samt regler udstedt i medfør af disse love ikke påklages til anden administrativ myndighed. Dette indebærer, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love, fraviges.

En afskæring af klageadgangen er fundet nødvendig af fremdriftshensyn. Anlægget af letbanen forløber gennem otte kommuner og det er således vigtigt at sikre en smidig proces omkring de forskellige tilladelser som kommunerne skal give til projektet. Der skabes endvidere mulighed for, at transport- og bygningsministeren helt kan overtage kommunernes og beføjelser.

Afgørelserne kan imidlertid fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom.

Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der efter disse kan tages hensyn til byherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til anlægsprojektet kan indgå med betydelig vægt. Dette kriterium vil transport- og bygningsministeren i givet fald også kunne lægge tilsvarende vægt på ved behandling af klagesager eller sager, hvor ministeren har overtaget kompetencen.

Afskæring af klageadgangen gælder alene under anlægsfasen af letbanen på Ring 3 og finder dermed ikke længere anvendelse, når letbanen er anlagt, uanset om der herefter måtte være behov for afgørelser efter de nævnte love.

Det foreslås i § 3 d, *stk. 2*, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet i henhold til de *stk. 1* nævnte love kan påklages af Hovedstadens Letbane I/S til transport- og bygningsministeren. Dette omfatter f.eks. også et vilkår fastsat efter de i *stk. 1* nævnte love. På den måde har Hovedstadens Letbane I/S mulighed for ved at påklage

en kommunes afgørelser til transport- og bygningsministeren at få afprøvet en afgørelse fra en kommune, som interessentskabet finder er urimelig i forhold til fremdriften i projektet eller f.eks. fordi, at afgørelsen er forskellig fra afgørelser om samme emne i de tilstødende kommuner.

Transport- og bygningsministerens behandling af disse klagesager er, som i stk. 1, fortsat reguleret af de nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene, fortsat gælder. Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til anlægsprojektet, kan transport- og bygningsministeren også inddrage og lægge vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om anlægsprojektet.

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

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

Af den foreslåede § 3 d, *stk. 4* følger, at transport- og bygningsministerens afgørelser af klager efter stk. 2 og i sager, hvor transport- og bygningsministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Det foreslås i § 3 d, *stk. 5*, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1. Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse (lovbekendtgørelse nr. 769 af 9. juni 2015) fører statsforvaltningen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder, i det omfang der ikke er særlige klage- og tilsynsmyndigheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Social- og Indenrigs-

ministeriet er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af statsforvaltningen, samt at Social- og Indenrigsministeriet er øverste tilsynsmyndighed i forhold til statsforvaltningens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, stk. 2, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne i lov om kommunernes styrelse viger for anden lovgivning.

Fravigelsen af reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i § 3 d, stk. 1, kan indebære, at de kommunale tilsynsmyndigheder får en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning. Da dette ikke er hensigten, foreslås således, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de i § 3 d, stk. 1, nævnte love.

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

Det er alene afgørelser efter § 3 d, stk. 1, som de kommunale tilsynsmyndigheder afskæres fra at føre tilsyn med. Således vil de kommunale tilsynsmyndigheder kunne påse kommunernes overholdelse af f.eks. reglerne i forvaltningsloven om inhabilitet, partsaktindsigt, partshøring m.v. samt aktindsigt efter offentlighedsloven eller lov om aktindsigt i miljøoplysninger.

Med bestemmelsen i § 3 d, *stk. 6* bemyndiges transport- og bygningsministeren til at fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for transport- og bygningsministerens behandling af klagesager eller call-in-sager efter § 3 d, stk. 2 og 3 har pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de i stk. 1 nævnte love, inden for den pågældende kommune. Bestemmelsen skal sikre, at transport- og bygningsministeren kan få de oplysninger, som kommunalbestyrelsen ligger inde med – eller som kommunalbestyrelsen med rimelighed kan pålægges at tilvejebringe – til brug for transport- og bygningsministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til miljøbeskyttelseslovens § 83, hvorefter miljø- og fødevareministeren kan pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter loven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne kan forlanges afgivet i en bestemt form.

Til § 3 e

Det foreslås i § 3 e, *stk. 1, 1. pkt.*, at transport- og bygningsministeren kan udstede regler om forurening og gener fra gennemførelse af anlægget af letbanen på Ring 3. Bestemmelsen omfatter alene forurening og gener, som nor-

malt ville skulle reguleres efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5, og ikke andre forureninger og gener, som fremkommer ved gennemførelsen af anlægsprojektet, såsom de, der er reguleret i f.eks. vandforsyningsloven.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transport- og bygningsministeren kan varetage beskyttelseshensynene efter miljøbeskyttelsesloven i medfør af lovforslaget ved at fastsætte grænseværdier for den tilladelige forurening og gene, der udgår fra anlægsprojektets byggepladser og projektområder. Transport- og bygningsministeren vil i givet fald herved tage udgangspunkt i principperne i miljøbeskyttelsesloven, og der tilsigtes som udgangspunkt ikke et lavere beskyttelsesniveau end normalt, medmindre væsentlige hensyn til anlægsprojektets gennemførelse tilsiger det.

Bestemmelsen medfører således, at anlægsprojektet i et tilfælde, hvor en lokal forskrift, et påbud eller et vilkår i en afgørelse eksempelvis kan medføre en væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af anlægsprojektet, ved transport- og bygningsministerens regeludstedelse, kan prioriteres højere end hensynet til de lokale interesser, som normalt vil blive varetaget i medfør af miljøbeskyttelsesloven eller regler udstedt i medfør heraf ud fra en samlet afvejning af de modstående hensyn.

Transport- og bygningsministeren skal endvidere ved fastsættelse af regler, herunder grænser for forurening eller gene, sørge for, at relevante EU-retlige regler overholdes. Transport- og bygningsministeren vil i forbindelse med anvendelsen af den foreslåede bestemmelse inddrage andre offentlige myndigheder, som er sagkyndige på det relevante område.

Den foreslåede bestemmelse i § 3 e, *stk. 1, 2. pkt.*, giver transport- og bygningsministeren adgang til at fastsætte regler om egenkontrol på Hovedstadens Letbane I/S' regning. Egenkontrollen gennemføres af sagkyndige, herunder af autoriserede, akkrediterede eller lignende sagkyndige og tilsvarende laboratorier. Transport- og bygningsministeren kan tillige fastsætte regler om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Transport- og bygningsministeren 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 udpege tilsynsmyndigheden samt bestemme, at tilsynsmyndigheden kan meddele påbud til den ansvarlige om at give oplysninger, foretage målinger eller andre undersøgelser for egen regning m.v. Bestemmelsen svarer til miljøbeskyttelseslovens § 72, hvorefter den, der er ansvarlig for en virksomhed, der kan give anledning til forurening, efter anmodning skal give alle oplysninger, herunder om økonomiske og regnskabsmæssige forhold. Myndighederne kan herunder bl.a. påbyde den ansvarlige for egen regning at foretage prøvudtagning, analyser og målinger af stoffer, der udsendes til omgivelserne samt støj og rystelser, og at klarlægge årsagerne til eller virkningerne af en stedfunden forurening

Af den foreslåede bestemmelse i § 3 e, *stk. 2*, fremgår, at miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt og afgørelser, dvs. bl.a. påbud, forbud og dispensationer, truffet i medfør heraf, ikke finder anvendelse på forurening og gene fra de dele af anlægsprojektet, der omfattes af regler udstedt efter *stk. 1*. I det omfang transport- og bygningsministeren udsteder regler, overgår forureninger og gene til udelukkende at være reguleret af disse regler. Dette omfatter også et vilkår i en miljøgodkendelse efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 5 i det omfang, at dette er foreneligt med EU-retten, herunder navnlig Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/75/EU af 24. november 2010 om industrielle emissioner (integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening) (IE-direktivet).

Hvis der på tidspunktet, hvor der træffes afgørelse eller udstedes regler, verserer klagesager om lovligheden af afgørelser, herunder forbud eller påbud meddelt af en af de berørte kommuner, vil Natur- og Miljøklagenævnet efter omstændighederne kunne færdigbehandle disse efter de gældende regler. De omhandlede afgørelser får imidlertid ikke fremadrettet virkning for gennemførelse af anlægsprojektet, når transport- og bygningsministeren har truffet afgørelse eller udstedt regler.

Til § 3 f

Med den foreslåede § 3 f, *stk. 1*, kan transport- og bygningsministeren, hvis ministeren fastsætte regler i medfør af § 3 e, fastsætte regler om kompensation til beboere, som udsættes for gene, som følge af regler udstedt i medfør af § 3 e. Transport- og bygningsministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensation, udbetaling, frister, renter m.v. Beboere er som udgangspunkt personer over 18 år, der har folkeregisteradresse i en bolig, som er påvirket af forurening eller gene, samtidig med at beboerne rent faktisk bor i boligen.

Bestemmelsen, der er fakultativ for transport- og bygningsministeren, svarer i hovedtræk til Cityringlovens § 14 b (lov nr. 552 af 6. juni 2007 med senere ændringer) samt § 15 i lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark (lov nr. 575 af 4. maj 2015).

Der kan navnlig være ret til kompensation, såfremt den foreslåede bestemmelse i § 3 e udnyttes på en måde, der giver entreprenørerne i anlægsprojektet adgang til forurening eller særligt geneforvoldende anlægsarbejde, f.eks. i en længere periode om aftenen og natten.

Retten til kompensation skal vurderes ud fra den grundtanke, at man som beboer i et byområde i forbindelse med samfundets udvikling må være forberedt på at skulle tåle betydelige naboretlige gene. Der forekommer i byområder således jævnlige støjende bygge- og anlægsarbejder til mange forskellige formål – eksempelvis privat og offentligt nybyggeri, bygningsrenovering, vejoplægninger og ledningsarbejder.

Retten til kompensation er baseret på bestemmelser tilsvarende for Cityringprojektet. Det skal i den forbindelse be-

mærkes, at der skal være tale om ganske særlige og ekstraordinære situationer, dvs.:

- at anlægsarbejderne medfører en så kraftig støjpåvirkning af et større antal boliger, at den naboretlige tålegrænse er overskredet,
- at det er et anlægsprojekt af længere varighed, end det er normalt for anlægsarbejder, og at anlægsarbejderne er »stationære«, dvs. at de ikke på samme måde som ved anlæg af vej eller jernbane »flytter sig« langs strækningen, efterhånden som arbejderne skrider frem,
- at der arbejdes i snævre byrum, flere steder facade til facade og
- at den daglige arbejdstid udvides til at omfatte aften- og/eller natarbejde.

Det er med bestemmelsen hensigten at fastsætte regler om den praktiske tilrettelæggelse af ordningen.

Af den foreslåede bestemmelse i § 3 f, *stk. 2* følger, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at Hovedstadens Letbane I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regulering efter § 3 e, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transport- og bygningsministeren 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. Transport- og bygningsministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder om at aftalen ophører hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse.

Med bestemmelsen er det hensigten, at transport- og bygningsministeren 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 Hovedstadens Letbane I/S.

Transport- og bygningsministeren 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 en 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.

Transport- og bygningsministeren kan endelig fastsætte nærmere regler om, hvornår en aftale om genhusning mel-

lem beboeren og Hovedstadens Letbane I/S skal ophøre, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse.

Bestemmelsen indebærer endvidere, at transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at beboere, der ejer deres bolig, kan anmode Hovedstadens Letbane I/S om at købe boligen til markedsprisen (overtagelse). Dette kunne eksempelvis være personer, der måtte være særligt følsomme over for gener m.v. Dette vil være relevant ved særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold. Det er en forudsætning, at det er ejeren, som har fast bopæl i boligen.

Ved anmodning om overtagelse overtager Hovedstadens Letbane I/S den pågældende bolig til eje og kan gensælge boligen på et senere tidspunkt. Eventuelle værditab eller værdistigninger er den tidligere ejer uvedkommende. Overtagelse forudsætter, at beboeren er ejer af boligen, og det er retligt muligt for Hovedstadens Letbane I/S at købe boligen. Det kan f.eks. være udelukket for andelsboliger, visse ejerlejligheder, almene boligbyggerier m.v., eller hvor ejerforeringsvedtægter udelukker Hovedstadens Letbane I/S som ejer.

Det følger af den foreslåede bestemmelse i § 3 f, *stk. 3*, at såfremt der ikke kan opnås en aftale mellem Hovedstadens Letbane I/S og den berettigede efter *stk. 1* og *2*, eller der opstår uenighed om en indgået aftale, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter reglerne udstedt i medfør af § 3 e, *stk. 1*, og § 3 f, *stk. 1* og *2*. Ekspropriationskommissionen kan, hvis kommissionen finder det hensigtsmæssigt, behandle sådanne sager på skriftligt grundlag, efter en høring af parterne i overensstemmelse med forvaltningslovens regler herom.

Hvis en sag indbringes for Ekspropriationskommissionen af beboeren eller ejeren, betaler Hovedstadens Letbane I/S kompensation i overensstemmelse med sit tilbud indtil endelig afgørelse foreligger. Genhusning kan først iværksættes, fra det tidspunkt hvor der foreligger en aftale eller en afgørelse herom, og i mellemtiden udbetales kompensation. Hvis en beboer indbringer en sag om kompensation for Ekspropriationskommissionen og efter en periode ønsker at overgå til genhusning, er vedkommende ikke afskåret herfra. Ekspropriationskommissionen afgør herefter, om den hidtil udbetalte kompensation skal forhøjes.

Kommissionen behandler sagen efter den regulering, der er udstedt efter forslaget til §§ 3 e- f. Efter den foreslåede § 3 f, *stk. 4*, skal sager om kompensation, genhusning og overtagelse i øvrigt behandles af Ekspropriationskommissionen efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse i § 3 f, *stk. 5*, fastslår, at kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af § 3 f, *stk. 1* og *2*, ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og ikke medfører reduktion af sådanne ydelser.

Efter bestemmelsen skal der derfor ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige efter den øvrige lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse, bortses fra beløb, der er modtaget som kompensation for forurening og gener som følge af anlægsprojektet efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 (kompensationen). Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne fra det offentlige for beløbene.

Reglen gælder også i den situation, hvor Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen, jf. § 3 f, stk. 3, eller de almindelige domstole træffer afgørelse om kompensation og beløb ydet ved genhusning efter regler udstedt i medfør af § 3 f, stk. 1 og 2. Bestemmelsen omfatter alle offentlige ydelser og indebærer, at der skal bortses fra kompensation for forurening og gener fra gennemførelsen af anlægsprojektet ved tilkendelse, beregningen af størrelsen og udbetalingen af disse ydelser. Bestemmelsen gælder for alle beløb, som beboere og ejere modtager fra Hovedstadens Letbane I/S, enten som kompensation for gener som følge af anlægget af anlægsprojektet eller i forbindelse med genhusning, herunder beløb til dækning af flytteudgifter, og beløb til brug for etablering af særlige og nødvendige indretninger m.v.

Bestemmelsen fastslår endelig, at kompensation og øvrige beløb, herunder til genhusning, er skattefri. Kompensationen og beløbene medregnes ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst. Overtagelsesprisen ved overtagelse er ikke omfattet af skattefriheden og beskattes efter de gældende regler om avance ved salg af fast ejendom.

Den foreslåede § 3 f, *stk. 6*, medfører, at når transport- og bygningsministeren har udstedt regler i medfør af § 3 f, 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 anlægsprojektet.

Bestemmelsen indebærer, at regler udstedt i medfør af § 3 f, stk. 1, herunder om genhusning, og at forurening og gener fra anlægget af anlægsprojektet ikke efter lov om byfornyelse og udvikling af byer kan 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. byfornyelseslovens §§ 61-63. Bestemmelsen betyder, at kommunalbestyrelsen ved administration af byfornyelsesloven skal bortse fra forurening og gener fra gennemførelsen af anlægsprojektet. De øvrige regler i byfornyelseslovens 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 gennemførelsen af anlægsprojektet, herunder på grund af sætningsskader, brand- eller sammenstyrtningsfare som følge af gravearbejde m.v.

Det bemærkes, at denne bestemmelse også gælder for verserende sager efter byfornyelseslovens kapitel 9 ved lovens ikrafttræden. Når transport- og bygningsministeren har udstedt regler efter forslaget til § 3 f, 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 anlægsprojektet. Beboerne vil herefter kunne genhuses efter de nye mere gunstige regler, og eventuelle kondemneringssager m.v. efter kapitel 9 i byfornyelsesloven bortfalder.

Til § 3 g

I medfør af den foreslåede § 3 g følger det at §§ 3 a-3 f finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, der er tilladt efter § 3 b, stk. 1.

Bestemmelsen medfører bl.a., at tilladte projektændringer også kan gennemføres uden anvendelse af den i § 3 c nævnte lovgivning, at klageadgangen efter de i § 3 d nævnte love er afskåret også for afgørelser, som vedrører ændringen eller udvidelsen, og at der er mulighed for at fastsætte regler om forurening og gener efter §§ 3 e og f.

Til nr. 7

Bestemmelsen i § 22, stk. 4, 1. pkt., i lov om letbane på Ring 3, foreslås justeret, således at henvisningen til vejlovens bestemmelser svarer til den gældende vejlov.

Til nr. 8

Bestemmelsen i § 22, stk. 4, 2. pkt. og i § 23, stk. 3, i lov om letbane på Ring 3, foreslås justeret, således at henvisningen til vejlovens bestemmelser svarer til den gældende vejlov.

Til nr. 9

Bestemmelsen i § 22, stk. 4, 3. pkt., i lov om letbane på Ring 3, foreslås justeret, således at henvisningen til vejlovens bestemmelser svarer til den gældende vejlov.

Til nr. 10

Bestemmelsen i § 24 i lov om letbane på Ring 3, foreslås justeret, således at bestemmelsen om, at vejlovens gæstprincip finder anvendelse, udvides til også at gælde i anlægsfasen.

Til nr. 11

Til § 24 a

Der foreslås, at der indsættes i en ny § 24 a i lov om letbane på Ring 3, hvori det fastsættes, hvad der skal gælde såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren, om hvordan planlagte anlægsarbejder hvori og hvorover ledninger er anbragt kan tilrettelægges.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at Hovedstadens Letbane I/S påtager sig at koordinere ledningsomlægningerne bl.a. ved at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v. Hovedstadens Letbane I/S skal således sørge for, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde.

Forsyningsledninger er vigtige infrastruktur anlæg og det er anerkendt i gældende ret, at vejmyndigheder i forbindelse med vejprojekter skal vise hensyn til ledningerne. Formålet med bestemmelsen er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren skal således inddrages med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejde omfattet af § 24 kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Med bestemmelsen i § 24 a, *stk. 1* foreslås, at transport- og bygningsministeren kan gennemføre det planlagte anlægsarbejde, hvis der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges under hensyntagen til ledningsejeren. Det forudsættes, at transport- og bygningsministeren forinden har søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren, med henblik på at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både anlægsprojektet og ledningsejeren. Det foreslås endvidere, at det fremgår direkte af loven, at transport- og bygningsministeren kan påbyde, at ledningsejeren udfører de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer. Samtidig skal bestemmelsen administreres under hensyntagen til ledningsejerne med henblik på at finde brugbare løsninger, der så vidt muligt tilgodeser de forskellige forsyningsbehov.

Den foreslåede § 24 a, *stk. 2* indebærer, at transport- og bygningsministeren i særlige tilfælde kan udføre de påbudte ledningsarbejder for Hovedstadens Letbane I/S' eller ledningsejeren regning, hvor ledningsejeren ikke udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinkes anlægsprojektet. Det vil omkostningsmæssigt kunne lægges ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt). Transport- og bygningsministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde.

Særlige tilfælde kunne f.eks. foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser for Hovedstadens Letbane I/S f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave.

I det omfang ledningsarbejder i medfør af §§ 24-24 a måtte udgøre ekspropriation, har lednings- og anlægsejeren efter

lovforslagets § 24 b krav på fuld erstatning for et eventuelt tab.

Til § 24 b

Bestemmelsen i § 24 b er relevant i tilfælde omfattet af §§ 24 og 24 a, hvor gæstprincipet i vejlovens § 77, stk. 1, undtagelsesvis måtte være fraveget ved aftale med den konsekvens, at Hovedstadens Letbane I/S skal betale for den pågældende ledningsomlægning.

Såfremt det ikke er muligt at løse eventuelle betalingskrav ved aftale, foreslås det med § 24 b, *stk. 1*, at sådanne eventuelle betalingskrav fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det foreslås med bestemmelsen i § 24 b, *stk. 2*, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen, således at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen. Det foreslås efter bestemmelsen, at Hovedstadens Letbane I/S afholder alle omkostninger hertil.

Til nr. 12

Det foreslås, at overskriften på kapitel 5 affattes således: Delegation, domstolsprøve, straf m.v. Den nye affattelse er en konsekvens af, at der med §§ 25 og 25 d indsættes bestemmelser om domstolsprøve og straf.

Til nr. 13

Til § 25 a

Med den foreslåede ændring, indsættes § 25 a i lov om letbane på Ring 3. Med bestemmelsen får transport- og bygningsministeren hjemmel til at bemyndige Hovedstadens Letbane I/S til at kunne iværksætte ekspropriation efter § 30 i jernbaneloven til brug for anlægget af letbanen på Ring 3. Jernbanelovens § 30, stk. 2 angiver de formål, der kan eksproprieres til, bl.a. nyanlæg af jernbaner (jernbaneloven gælder også for letbaner, jf. afsnit 2.8 i de almindelige bemærkninger), ændring af veje i forbindelse med nyanlægget, foranstaltninger af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på en hensigtsmæssig måde, f.eks. adgangsveje, arbejdsarealer, garager, værksteder, administrationsbygninger, klimarelaterede afværgeforanstaltninger m.v.

I overensstemmelse med fremgangsmåden ved ekspropriation til statslige anlæg i medfør af jernbanelovens § 30 forudsættes det, at ekspropriation efter den foreslåede bestemmelse i § 25 a bl.a. skal foregå således, at Hovedstadens Letbane I/S anmoder transport- og bygningsministeren om at bemyndige Kommissarierne ved Statens Ekspropriationer til at ekspropriere til et konkret formål, jf. §§ 11 og 14 i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til § 25 b

Der foreslås indsat en § 25 b, *stk. 1*, i lov om letbane på Ring 3, hvorved fastsættes, at Trafik- og Byggestyrelsen udfører de opgaver, der fremgår af den foreslåede nye § 3 b.

Det foreslås, at de opgaver, der fremgår af forslaget til § 3 b henlægges til Trafik- og Byggestyrelsen, for at gennemføre kravet i VVM-direktivets artikel 9 a på lovens område. Artikel 9 a blev indført ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (ændring af VVM-direktivet). Ændringsdirektivet trådte i kraft den 15. maj 2014 og skal implementeres senest den 16. maj 2017.

Det følger af artikel 9 a, *stk. 1*, at medlemsstaterne skal sikre, at den eller de kompetente myndigheder (VVM-myndigheder) udfører de opgaver, der følger af direktivet, på objektiv vis og ikke befinder sig i en situation, der giver anledning til interessekonflikt. Det følger videre af artikel 9 a, *stk. 2*, at såfremt den kompetente myndighed også er bygherren, skal medlemsstaterne i det mindste, som led i deres strukturering af administrative kompetencer, sørge for en passende adskillelse mellem uforenelige funktioner i forbindelse med varetagelsen af opgaverne, der følger af direktivet. Af betragtning nr. 25 i direktiv 2014/52/EU fremgår, i tilknytning til den nye artikel 9 a, at interessekonflikter kan forebygges bl.a. gennem en »funktionel adskillelse« mellem den kompetente myndighed og bygherren.

Trafik- og Byggestyrelsen vil som en offentlig myndighed være omfattet af bl.a. offentlighedsloven, forvaltningsloven og miljøoplysningsloven ved udførelsen af opgaverne efter anlægsloven.

I den nye § 25 b, *stk. 2*, foreslås det, at Trafik- og Byggestyrelsen ved udførelsen af de opgaver, der fremgår af § 3 b, er uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

Til § 25 c

Med den foreslåede § 25 c, *stk. 1*, indsættes en søgsmålsfrist hvorved det sikres, at der efter en vis periode ikke ved domstolene kan rejses tvivl om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen kan ikke fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse. Alle afgørelser i medfør af loven vil - i anonymiseret form i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt - blive bekendtgjort på Transport- og Bygningsministeriets hjemmeside. Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst.

Det foreslås endvidere, at der indsættes § 25 c, *stk. 2*, i lov om letbane på Ring 3, som indebærer, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsin-

stanser. Bestemmelsen finder anvendelse på søgsmål om afgørelser om aktindsigt i miljøoplysninger såvel som andre søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af denne lov.

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

Bestemmelsen har til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århus-konventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen skal derfor forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet samt EU-Domstolens praksis.

§ 25 c gælder forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag. 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.

Med den foreslåede nye bestemmelse i § 25 c, *stk. 2*, i lov om letbane på Ring 3, skabes der hjemmel til, at der i de regler, der fastsættes efter den foreslåede § 3 e, kan fastsættes regler om straf i form af bøde for overtrædelse af bestemmelserne i reglerne.

Den foreslåede § 25 c, *stk. 2*, i lov om letbane på Ring 3, giver mulighed for at der kan pålægges selskaber m.v. strafansvar efter reglerne i straffelovens kapital 5.

Der henvises i øvrigt til afsnit 2.9 og afsnit 7.4 i de almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Det foreslås, at der indsættes et nyt bilag 1 til loven, som erstatter det tidligere kortbilag til loven.

Desuden indsættes et bilag 2 til den foreslåede nye bestemmelse i § 3 c.

Til § 2

Det foreslås, at der foretages en konsekvensrettelse i § 8, *stk. 3*, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, således at navnet »Ring 3 Letbane I/S« er-

stattes med »Hovedstadens Letbane I/S«. Den foreslåede ændring er en konsekvens af lovforslagets § 1, nr. 2.

Til § 3

Det foreslås, at der indsættes en ændringsbestemmelse i lov om trafikkselskaber, som giver trafikkselskabet på Sjælland hjemmel til at kunne varetage opgaven med indkøb af letbanetrafik, såfremt der indgås en aftale med Hovedstadens Letbane I/S herom. Udgifterne til drift af Letbanen på Ring 3 vil fortsat skulle afholdes af Region Hovedstaden og de 11 kommuner, jf. lovens kapitel 3.

Hovedstadens Letbane I/S vil således, ved en aftale med trafikkselskabet på Sjælland, kunne overlade trafikføberansvaret på Letbanen på Ring 3 til trafikkselskabet, således at trafikkselskabet skal stå for udbud af letbanetrafikken.

Til § 4

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. april 2016.

Lovforslaget sammenholdt med gældende ret

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I lov nr. 165 af 26. februar 2014 om letbane på Ring 3, som ændret ved § 130 i lov nr. 686 af 27. maj 2015, foretages følgende ændringer:

1. Som fodnote til lovens titel indsættes:

»1) Loven indeholder bestemmelser, der gennemfører dele 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 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, EU-Tidende 2014, nr. 124, side 1.«

2. Overalt i loven ændres »Ring 3 Letbane I/S« til: »Hovedstadens Letbane I/S«, og »Ring 3 Letbane I/S'« til: »Hovedstadens Letbane I/S'«.

3. I overskriften til *kapitel 1* ændres »udarbejdelse af VVM-redegørelse« til: »miljømæssige vurderinger«.

4. I § 2, *stk. 1*, indsættes efter »projektering«: », anlæg og drift«.

5. § 2, *stk. 2*, affattes således:

»*Stk. 2.* Linjeføringen for letbanen på Ring 3 med stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter og omformerstationer fremgår af bilag 1 til loven.«

Efter § 3 indsættes i *kapitel 1*:

»§ 3 a. Anlægget af letbanen på Ring 3, jf. § 2, skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projektets indvirkninger på miljøet, jf. dog § 3 b.

§ 3 b. Ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet, som kan være til skade for miljøet, må ikke påbegyndes uden tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, jf. § 25 b.

Stk. 2. Trafik- og Byggestyrelsen afgør på grundlag af en anmeldelse fra Hovedstadens Letbane I/S, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, inden der gives tilladelse efter *stk. 1*. Vurderer Trafik- og Byggestyrelsen, at der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse, udar-

Kapitel 1

Oprettelse af Ring 3 Letbane I/S, definition af anlægsprojektet og udarbejdelse af VVM-redegørelse

§ 2. Ring 3 Letbane I/S forestår projektering af en letbane på Ring 3, herunder gennemførelse af forberedende arbejder.

Stk. 2. Linjeføringen for letbanen på Ring 3 fremgår af bilag 1 til loven.

bejder Hovedstadens Letbane I/S denne. Trafik- og Byggestyrelsen foretager offentliggørelse af den supplerende VVM-redegørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 3. Bestemmelser i anden lovgivning, som fastsætter krav om vurdering af virkninger på miljøet (VVM), finder ikke anvendelse på ændringer og udvidelser omfattet af stk. 1.

Stk. 4. Trafik- og Byggestyrelsens afgørelser efter stk. 1 og 2 og efter regler fastsat i medfør af stk. 5 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 5. Transport- og bygningsministeren kan efter forhandling med miljø- og fødevareministeren fastsætte nærmere regler om

- 1) anmeldelse efter stk. 2 af ændringer eller udvidelser af anlægsprojektet til Trafik- og Byggestyrelsen,
- 2) pligt for andre myndigheder og Hovedstadens Letbane I/S til at give de oplysninger, der er nødvendige for Trafik- og Byggestyrelsens vurdering af ændringer eller udvidelser efter stk. 2,
- 3) gennemførelse af Trafik- og Byggestyrelsens vurdering efter stk. 2 og om indholdet af VVM-redegørelsen,
- 4) vilkår for tilladelsen efter stk. 1 og
- 5) offentliggørelse, herunder om udelukkende digital annoncering, af afgørelser efter stk. 1 og 2 og af den supplerende VVM-redegørelse.

§ 3 c. Beskyttelsesmæssige hensyn efter naturbeskyttelsesloven for så vidt angår arealer, der er nødvendige for gennemførelse af anlægget nævnt i § 2, varetages af transport- og bygningsministeren efter denne lov. Kort over naturlokaliteter omfattet af naturbeskyttelsesloven fremgår af bilag 2 til loven.

§ 3 d. Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende anlægsprojektet, jf. § 2, som træffes efter lov om naturbeskyttelse, lov om miljøbeskyttelse samt regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojektet, jf. § 2, i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages af Hovedstadens Letbane I/S til transport- og bygningsministeren.

Stk. 3. Transport- og bygningsministeren kan overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag vedrørende anlægsprojektet, jf. § 2.

Stk. 4. Transport- og bygningsministerens afgørelser af klager efter stk. 2, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 5. De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

Stk. 6. Transport- og bygningsministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3 fastsætte regler om

kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter de love, der er nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune.

§ 3 e. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget nævnt i § 2. Transport- og bygningsministeren kan herunder fastsætte regler om 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. Lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægget af letbanen på Ring 3, der er omfattet af regler udstedt efter stk. 1. Det samme gælder afgørelser truffet i medfør af lov om miljøbeskyttelse.

§ 3 f. Fastsætter transport- og bygningsministeren regler i medfør af § 3 e, stk. 1, kan ministeren samtidig fastsætte regler om, at Hovedstadens Letbane I/S skal tilbyde kompensation til beboere, som kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 3 e, stk. 1. Transport- og bygningsministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

Stk. 2. Transport- og bygningsministeren kan fastsætte regler om, at Hovedstadens Letbane I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af transport- og bygningsministerens regulering af forholdene i medfør af § 3 e, stk. 1, genhusning eller overtagelse af deres bolig. Transport- og bygningsministeren kan herunder fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transport- og bygningsministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør, herunder fastsætte regler om, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse.

Stk. 3. Opnås der ikke en aftale mellem Hovedstadens Letbane I/S og den berettigede til kompensation, genhusning eller til overtagelse af deres bolig i medfør af regler udstedt efter stk. 1 og 2, eller opstår der uenighed om en indgået aftale, 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.

Stk. 4. Sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt af Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. Kompensation og beløb ydet ved genhusning efter reglerne i stk. 1 og 2 indgår ikke ved vurderingen af, om en

§ 22. ---

Stk. 2-3. ----

Stk. 4. Afslår transportministeren ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der ikke enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter i så fald erstatning for arealets overtagelse efter § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder §§ 58 a-62 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

§ 23. ---

Stk. 1-2-----

Stk. 3. Ved erstatningsfastsættelsen finder § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse.

§ 24. § 106 i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med projektering og forberedende arbejder på Ring 3 Letbane, jf. § 2.

person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser. Kompensationen og beløbene medregnes endvidere ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst.

Stk. 6. Har transport- og bygningsministeren fastsat regler efter 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 anlægsprojektet.

§ 3 g. §§ 3 a-3 f samt regler udstedt i medfør heraf finder tilsvarende anvendelse på ændringer og udvidelser af anlægsprojektet, der er tilladt efter § 3 b, stk. 1.«

7. I § 22, *stk. 4, 1. pkt.*, ændres »§§ 57 og 58« til: »§§ 105 og 106«.

8. I § 22, *stk. 4, 2. pkt.*, og i § 23, *stk. 3*, ændres »§ 51, stk. 1 og 2,« til: »§ 103«.

9. I § 22, *stk. 4, 3. pkt.*, ændres »§§ 58 a-62« til: »§§ 107-111«.

10. I § 24 ændres »§ 106« til: »§ 77, stk. 1,« og »projektering og forberedende arbejder på« ændres til: »projektering, herunder forberedende arbejder, og ved anlæg af«.

11. Efter § 24 indsættes i *kapitel 4*:

»§ 24 a. Kan der ikke opnås enighed med ejere af ledningsanlæg omfattet af § 24 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, kan tilrettelægges, kan transport- og bygningsministeren, efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 2. Transport- og bygningsministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 1, udføre for Hovedstadens Letbane I/S' eller ledningsejerens regning, jf. § 24.

§ 24 b. Erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af §§ 24 og 24 a fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Kapitel 5
Delegation og ikrafttræden m.v.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje anvendelse. Hovedstadens Letbane I/S afholder alle omkostninger forbundet hermed.«

12. Overskriften til *kapitel 5* affattes således:
»Kapitel 5

Delegation, domstolsprøvelse, straf m.v.

13. Efter § 25 indsættes i *kapitel 5*:

»§ 25 a. Transport- og bygningsministeren kan bemyndige Hovedstadens Letbane I/S til som anlægsmyndighed at iværksætte ekspropriation efter § 30 i jernbaneloven til anlæg af letbanen på Ring 3, jf. § 2.

§ 25 b. Trafik- og Byggestyrelsen udfører de opgaver, der fremgår af § 3 b.

Stk. 2. Ved udførelsen af de opgaver, der fremgår af § 3 b, er Trafik- og Byggestyrelsen uafhængig af instruktioner om den enkelte sags behandling og afgørelse.

§ 25 c. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov eller de regler, der fastsættes i medfør af loven, skal være anlagt, inden seks måneder efter at afgørelsen eller beslutningen er meddelt adressaten eller offentliggjort.

Stk. 2. 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.

§ 25 d. I regler, der udstedes efter § 3 e 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.«

14. Som *bilag 1 og 2* indsættes bilag 1 og 2 til denne lov.

§ 2

I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, som ændret ved § 1 i lov nr. 632 af 14. juni 2011, § 2 i lov nr. 526 af 27. maj 2013, § 27 i lov nr. 165 af 26. februar 2014 og § 2 i lov nr. 156 af 18. februar 2015, foretages følgende ændring:

1. To steder i § 8, *stk. 3*, ændres »Ring 3 Letbane I/S« til: »Hovedstadens Letbane I/S«, og »Ring 3 Letbane I/S'« ændres til: »Hovedstadens Letbane I/S'«.

§ 3

I lov om trafikelskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 323 af 20. marts 2015, foretages følgende ændring:

2. I § 5 indsættes som *stk. 12*:

§ 8---

Stk. 1-2---

Stk. 3. Direktionen i Metroselskabet I/S skal tillige være direktion i Ring 3 Letbane I/S, og Metroselskabet I/S skal stille de nødvendige medarbejdere og øvrige ressourcer til rådighed for varetagelse af Ring 3 Letbane I/S' virksomhed, jf. § 5 i lov om letbane på Ring 3, indtil transportministeren udtræder af Ring 3 Letbane I/S.«

§ 5---

Stk. 1-11----

»*Stk. 12.* Trafikselskabet på Sjælland kan efter aftale med Hovedstadens Letbane I/S varetage opgaver vedrørende driften af letbanen på Ring 3.«

§ 4

Loven træder i kraft den 1. april 2016.

