



**KØBENHAVNS KOMMUNE**

Økonomiforvaltningen

Center for Byudvikling

**NOTAT**

**Til Økonomiudvalget**

*(Aflæggerbordet)*

28-02-2014

Sagsnr.

2014-0039942

**Orientering om høring over forslag til lov om ændring af lov om en Cityring**

Dokumentnr.

2014-0039942-2

Til Økonomiudvalgets orientering findes vedlagt ”Høring over forslag til lov om ændring af lov om en Cityring”, som Transportministeriet har sendt i høring med høringsfrist den 27. marts 2014.

Sagsbehandler

Catrine Biering

Forvaltningen vil udarbejde et høringssvar, til behandling på Økonomiudvalgets møde den 25. marts 2014.

DEPARTEMENTET

Til adressaterne på vedlagte høringsliste

Dato 27. februar 2014  
J. nr. 2014-795

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

**Høring over udkast til forslag til om lov om ændring af lov om en Cityring (Supplerende miljømæssige vurderinger, regler om forurening og gener fra byggepladserne, kompensation mv.)**

Bank Danske Bank  
reg. 0216 kt. 4069 065880  
EAN 5798000893429  
CVR 43265717

Hermed sendes udkast til forslag til lov om ændring af lov om en Cityring (Supplerende miljømæssige vurderinger, regler om forurening og gener fra byggepladserne, kompensation mv.) i høring.

Eventuelle bemærkninger til lovudkastet sendes til Transportministeriet senest torsdag den 27. marts 2014 på [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med kopi til [mba@trm.dk](mailto:mba@trm.dk).

Modtagne høringssvar vil blive sendt til Folketingets Transportudvalg.

Lovudkastet udmønter aftale om *Klare rammer for byggeriet af Metrocityringen* af 21. februar 2014 mellem regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti.

Lovudkastet lægger op til, at kompensationen til metrobyggepladsernes naboer tager udgangspunkt i Ekspropriationskommissionens principafgørelse, men baseres på den tilladte støj og ikke den faktiske støj. Lovgivningen ændres endvidere således, at kompensationen ikke kan føre til fradrag i de sociale ydelser. Herudover får de mest støjramte naboer et retskrav på midlertidig genhusning, og det bliver muligt for de mest støjramte naboer med ejer- eller andelsboliger at anmode Metroselskabet om at købe ejendommen til markedspris.

Lovudkastet indeholder endvidere regler om, at de retlige rammer for Cityringens byggepladser overgår til generelt fastsat regulering af forurening og gener i form af en bekendtgørelse udstedt af transportministeren.

Endelig indebærer lovudkastet, at der kan gennemføres supplerende miljømæssige vurderinger.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til chefkonsulent Michael Borring Andersen på tlf. 26 32 18 09 eller på [mba@trm.dk](mailto:mba@trm.dk).

Lovudkastet er desuden lagt på høringsportalen på [www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk).



Med venlig hilsen

Side 2/2

Michael Borring Andersen  
Chefkonsulent

## Ekstern høringsliste

Institution	Mail
Advokatsamfundet	samfund@advokatsamfundet.dk
Ankenævnet for Bus, Tog og Metro	mail@abtm.dk
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd	ae@ae.dk
Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik	jgl@di.dk
Beboerforeningerne ved Marmorkirken v. talsmand Kaj Larssen	shamann1@gmail.com
Center for Menneskerettigheder	center@humanrights.dk
Danmarks Naturfredningsforening	dn@dn.dk
Dansk Arbejdsgiverforening	da@da.dk
Dansk Byggeri	info@danskbyggeri.dk
Dansk Cyklistforbund	dcf@dcf.dk
Dansk Erhverv – Høringssager	info@danskerhverv.dk
Dansk Handicap Forbund	dhf@dhf-net.dk
Dansk Vand- og Spildevandsforening	danva@danva.dk
Danske Handicaporganisationer	dh@handicap.dk
Dansk Jernbaneforbund	dj@djf.dk
Dansk Ledningsejerforum	hs@danskenergi.dk
Dansk Transport og Logistik – DTL	dtl@dtl.eu
Danske Havne	danskehavne@danskehavne.dk
Danske Havnevirkksomheder	jasv@di.dk
Danske Regioner	regioner@regioner.dk
DI Transport	transport@di.dk
DSB	dsbpost@dsb.dk
Embedslægeinstitution Øst	seost@sst.dk
Energinet.dk	info@energinet.dk
Fagligt Fælles Forbund – 3F	3f@3f.dk
FANN v. formand Tom Manczak	foreningenfann@gmail.com
Forening for naboer til metro v. formand Søren Sandahl	sorensandahl@gmail.com
Frederiksberg Kommune	raadhuset@frederiksberg.dk
Friluftsrådet	fr@friluftsradet.dk
Greenpeace Danmark	info.dk@greenpeace.org
Håndværksrådet	hvr@hvr.dk
Kommunernes Landsforening – KL	kl@kl.dk
KCC v. formand Kim Jensen	info@kcc.dk
Københavns Kommune	okf@okf.kk.dk, tmf@tmf.kk.dk
Landsorganisationen i Danmark – LO	dalo@da.dk
Metroselskabet	m@m.dk
Movia	movia@moviatrafik.dk
Naboer til Skjolds Plads metro v. formand Claus Raasted	skjoldsplads@gmail.com
NOAH-Trafik	noahtrafik@noah.dk

Rigsrevisionen  
Rådet for Bæredygtig Trafik  
Sortedamsgruppen v. formand Christian Alsted  
Trafikselskaberne i Danmark  
Udviklingselskabet By & Havn I/S

rr@rigsrevisionen.dk  
kjeld.a.larsen@lic-mail.dk  
evalsted@gmail.dk  
mail@trafikselskaberne.dk  
info@byoghavn.dk

**UDKAST**

til

**Forslag**

til

Lov om ændring af lov om en Cityring

(Supplerende miljømæssige vurderinger, regler om forurening og gener fra byggepladserne, kompensation mv.)

**§ 1**

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

1. I § 3, stk. 3, indsættes efter ”Cityringen”: ”, jf. dog stk. 6”.

2. I § 3 indsættes som stk. 6:

”Stk. 6. Ved ændringer i anlægget af Cityringen, der kan være til skade for miljøet, afgør transportministeren, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse og eventuelt en miljøvurdering. Transportministeren udarbejder i givet fald redegørelsen og miljøvurderingen og foretager offentliggørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for gennemførelsen af VVM-proceduren og miljøvurderingen, herunder om høring, frister m.v.”

3. § 4, stk. 1, affattes således:

”Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forelægger en koordineret indstilling om godkendelse af anlægget for transportministeren, jf. dog stk. 3.”

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

”Stk. 3. Transportministeren kan godkende en ændring i anlægget af Cityringen omfattet af § 3, stk. 6, efter høring af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og offentligheden over den supplerende VVM-redegørelse og miljøvurderingsrapporten.”

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

5. § 4, stk. 3, der bliver stk. 4, affattes således:

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

6. Overskriften i kapitel 6 affattes således: ”*Ekspropriation, kompensation samt miljø-, naturfrednings- og planlægningsmæssige hensyn*”.

7. Efter § 14 indsættes i kapitel 6:

”§ 14 a. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af Cityringen, herunder om tilsyn og håndhævelse af disse regler. Transportministeren kan bestemme, at tilsyn og håndhævelse skal foretages af kommunalbestyrelsen efter regler i miljøbeskyttelsesloven.

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

*Stk. 3.* I forskrifter, der udstedes efter stk. 1, kan der fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af bestemmelser i forskrifterne.

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

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 14 a, genhusning eller overtagelse af deres ejendomme. Transportministeren kan herunder bestemme, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig. Transportministeren kan fastsætte, hvornår en aftale om genhusning mellem beboeren og Metroselskabet I/S ophører, herunder bestemme, at den ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse.

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

*Stk. 4.* Sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt af ekspropriationskommissionen 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.* Hvis transportministeren har 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 Cityringen.

§ 14 c. Grundvandsarbejder, herunder etablering af boringer, bortledning af grundvand eller anden sænkning af grundvandsstanden, tilførsel af vand til grundvandet og bortskaffelse af overskudsvand, kan foretages af Metroselskabet I/S efter tilladelse fra kommunalbestyrelsen. Afslag på tilladelse og vilkårene for en tilladelse kan indbringes af Metroselskabet I/S for miljøministeren eller den, som miljøministeren bemyndiger dertil. Afgørelsen kan ikke indbringes af andre eller for anden administrativ myndighed.

*Stk. 2.* § 26, stk. 2, i lov om vandforsyning finder tilsvarende anvendelse på bortledning af grundvand eller anden sænkning af grundvandsstanden i forbindelse med Cityringen efter stk. 1.

Stk. 3. Stk. 1 finder tilsvarende anvendelse på øvrige arbejder til brug for anlægget af Cityringen omfattet af § 19 i miljøbeskyttelsesloven."

8. Efter § 17 indsættes i kapitel 8:

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

§ 17 b. Afgørelser efter denne lov kan indbringes for domstolene af enhver der har retlig interesse i sagens udfald. Afgørelserne kan tillige indbringes af landsdækkende og lokale foreninger og organisationer, der som formål har beskyttelsen af natur og miljø eller varetagelsen af væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen, som har vedtægter e.l., som dokumenterer deres formål, og som repræsenterer et større antal medlemmer.

Stk. 2. Hvis en sag omfattet af stk. 1 må antages at ville påføre den, der har indbragt afgørelsen, uoverkommelige omkostninger, kan retten bestemme, at vedkommende ikke eller kun delvis skal erstatte modpartens udgifter til retssagen."

## § 2

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende.

Stk. 2. Verserende sager om klage over transportministerens afgørelser efter lov om en Cityring færdigbehandles efter de hidtil gældende regler.

## § 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

# *Bemærkninger til lovforslaget*

## *Almindelige bemærkninger*

### *Indholdsfortegnelse*

1. *Indledning*
2. *Lovforslagets indhold*
  - 2.1. *Supplerende VVM-redegørelse og miljøvurdering*
  - 2.2. *Regulering af forurening og gener fra byggeriet*
  - 2.3. *Kompensation for støjgener*
  - 2.4. *Regulering af bortledning af grundvand mv. i anlægsfasen*
  - 2.5. *Klage og domstolsprøvelse samt forholdet til de eksisterende klagesager*
3. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
4. *Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*
5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Miljømæssige konsekvenser*



7. *Forholdet til EU-retten og Århus-konventionen*
8. *Hørte myndigheder og organisationer*
9. *Sammenfattende skema*

## *1. Indledning*

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

Regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre), Venstre, Dansk Folkeparti og Socialistisk Folkeparti har den 21. februar 2014 indgået aftale om Klare rammer for byggeriet af Metrocityringen.

Med dette lovforslag udmøntes denne aftale samt regeringens forpligtelse til handling efter lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabets I/S.

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

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

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

Klager indebærer betydelige risici og usikkerheder for cityringsprojektet. Metroselskabet har oplyst, at der vil være behov for op til yderligere 100 påbud (støjdispensationer) i resten af anlægsperioden. Det skyldes, at der for hver byggeplads skal gives et nyt påbud, hver gang en ny anlægsfase skal påbegyndes. Hertil kommer, at påbud efter miljøbeskyttelsesloven, jf. Natur- og Miljøklagenævnets afgørelser, bl.a. stiller en række krav til oplysningsgrundlaget, som i praksis har vist sig vanskelige at imødekomme på et passende tidligt tidspunkt i forhold til behovet for at kende

vilkårene og dermed at kunne planlægge anlægsarbejdet inden for den forudsatte tidshorisont. Der foreligger endnu ikke et eneste eksempel på, at et påbud udstedt af de kommunale miljømyndigheder, som er blevet påklaget, er blevet godkendt af Natur- og Miljøklagenævnet.

Det skal i den forbindelse bemærkes, at da VVM'en for Cityringen blev udarbejdet, var det forventningen, at byggeriet – som det var tilfældet ved etableringen af den første metro – skulle reguleres af kommunernes generelle forskrifter for bygge- og anlægsarbejder suppleret med konkrete dispensationer, som ikke ville kunne påklages. De aktuelle klageadgange var således ikke forudsat ved projektets planlægning.

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

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

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

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

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

Ekspropriationskommissionen traf den 10. juli 2013 beslutning om erstatning til beboerne for den udvidede arbejdstid. Afgørelsen indebærer, at der udbetales erstatninger på op til 20.000 kr. om

måneden (skattefrit) afhængigt af boligens størrelse og støjbelastning. Erstatningerne kan bruges til genhusning, støjisolering af boligen eller til ethvert andet formål efter beboernes ønsker. Natur- og Miljøklagenævnet har imidlertid lagt til grund, at det ikke er muligt at inddrage den økonomiske kompensation i afvejningen af hensyn efter miljøbeskyttelsesloven, heller ikke selvom kompensationen har et omfang, som muliggør genhusning i en anden bolig. Det forhold, at der udbetales erstatning, har således ingen betydning for afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven.

Det har endvidere givet anledning til vanskelige sundhedsfaglige og juridiske overvejelser, om nogle naboer til metrobyggeriet som følge af støjen kan anses for omfattet af byfornyelseslovens kondemneringsregler, og det er uafklaret, om beboerne kan risikere at blive pålagt eller har krav på midlertidig genhusning.

Herudover har den erstatningsordning, som Ekspropriationskommissionen har truffet afgørelse om, givet anledning til særlige problemer for kontanthjælpsmodtagere, idet den som udgangspunkt fradrages i kontanthjælpen. Dette forhold har skabt usikkerhed om kontanthjælpsmodtageres muligheder for at anvende erstatningerne til genhusning og andre afværgeforanstaltninger. Tilsvarende usikkerhed vil gælde i forhold til modtagere af andre sociale ydelser, f.eks. boligydelse eller førtidspension.

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

- Cityringsprojektets fremdrift og økonomi
- Naboernes forhold og varigheden af byggeriets negative effekter

Dette lovforslag har et dobbelt formål. Dels at tilvejebringe et retligt grundlag for, at cityringsprojektet kan færdiggøres i overensstemmelse med de forudsætninger, der lå til grund for vedtagelsen af cityringsloven, og de beslutninger, som Københavns og Frederiksberg Kommuner har truffet om udvidede arbejdstider. Dels at skabe rammer for, at generne for naboerne kan håndteres på en væsentligt bedre måde, end det er tilfældet i dag, bl.a. gennem bedre mulighed for at kunne tilbyde genhusning til de mest belastede naboer.

Lovforslaget indeholder følgende hovedelementer:

For det første skabes der adgang til, at transportministeren kan gennemføre supplerende VVM- og miljøvurderingsbehandling af ændringer i byggeriets anlægsfase (afsnit 2.1). Det er hensigten, at der gennemføres en supplerende VVM inklusive normal offentlighedsfase og høring (8 uger) for konsekvenserne af den udvidede arbejdstid, som Københavns og Frederiksberg Kommuner traf beslutning om i juni 2013. Transportministeriet har tidligere vurderet, at en supplerende VVM ikke er nødvendig, men i sammenhæng med en ændret reguleringsmodel er det vurderingen, at det vil være ønskeligt at have et nyt VVM-grundlag for den nye regulering.

For det andet overgår Cityringens byggepladser til en sammenhængende og generelt fastsat regulering af forurening og gener, herunder navnlig støj, i stedet for den nuværende konkrete regulering af hver fase og byggeplads efter miljøbeskyttelsesloven (afsnit 2.2). Reguleringen udstedes som bekendtgørelse af transportministeren og baseres på resultatet af den supplerende VVM samt de politiske beslutninger om udvidet arbejdstid truffet i Københavns og Frederiksberg Kommuner, dog således at det ændrede grundlag skal gælde indtil færdiggørelsen af Cityringen, inklusiv afgrensningen til Nordhavnen. Københavns og Frederiksberg Kommuner udøver fortsat

tilsynet med byggeriet, men miljøbeskyttelseslovens regler, herunder klageadgangen til Natur- og Miljøklagenævnet, vil ikke længere finde anvendelse, da der er tale om en generel regulering og ikke om konkrete afgørelser. Dette skaber sikkerhed for vilkårene for både projekt og beboere i resten af anlægsperioden. Endvidere ændres klageveje for sager om grundvandsarbejder.

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

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

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

## *2. Lovforslagets indhold*

### *2.1. Supplerende VVM-redegørelse og miljøvurdering*

Cityring-byggeriet er omfattet af reglerne om vurdering af virkningerne for miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1), herefter "VVM-direktivet".

De planvedtagelser, der ligger til grund for projektet, er endvidere omfattet af reglerne om miljøvurdering efter Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (EU-Tidende L 197 af 21. juli 2001, s. 30–37), herefter "SMV-direktivet".

VVM-direktivet er gennemført i dansk ret ved en række bestemmelser, herunder i lov om planlægning og regler, der er udstedt i medfør heraf. Disse regler, der bl.a. angår fremgangsmåden og klageadgang, finder ikke anvendelse på Cityring-byggeriet bortset fra afgreningen til Nordhavnen, jf. den gældende cityringlovs kapitel 3a. Med denne undtagelse sikres overholdelsen af VVM-direktivets krav derfor gennem Cityring-lovens bestemmelser.

SMV-direktivet er gennemført i dansk ret i bl.a. lovbekendtgørelse nr. 939 af 3. juli 2013 om miljøvurdering af planer og programmer, herefter "miljøvurderingsloven". Miljøvurderingslovens regler om miljøvurdering af planer og programmer finder anvendelse ved kommuneplanlægningen for Cityringen.

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

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

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

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

Metroselskabet I/S skal som bygherre anmelde ændringer i byggeriets anlægsfase, der kan være til skade for miljøet. Transportministeren vurderer herefter anmeldelsen i forhold til det, der oprindeligt er vurderet i VVM-redegørelsen og miljøvurderingen, og afgør, om disse ændringer udløser behov for en fornyet VVM- og/eller eventuelt en SMV-behandling. Hvis transportministeren vurderer, at der er behov for en supplerende vurdering og/eller en redegørelse, kan transportministeren herefter bede Metroselskabet I/S om at lade den supplerende VVM-redegørelse eller miljøvurdering udarbejde. Alternativt kan ministeren beslutte selv at lade en supplerende redegørelse udarbejde.

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

vedrører ændringer af byggeaktiviteterne i anlægsfasen af projektet. Det vil derfor også være sjældent, at en supplerende miljøvurdering vil være aktuel.

Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om gennemførelsen af VVM-proceduren, herunder om høringen. Det er hensigten at fastsætte regler om, at høringsfristen som udgangspunkt skal være 8 uger. Samtidig kan det dog fastsættes, at høringsperioden - afhængigt af kompleksiteten i høringmaterialet - kan forkortes, hvor der foreligger væsentlige grunde hertil. Borgere, miljøorganisationer mv. skal dog have rimelig tid til at afgive deres bemærkninger i forbindelse med høringen.

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

Der henvises til bemærkningerne til § 1, nr. 2 - 5, nedenfor.

Det er hensigten, at en supplerende VVM-redegørelse f. s. v. a. støj fra byggepladserne sendes i høring allerede inden lovforslagets ikrafttræden.

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

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

## *2.2. Regulering af forurening og gener fra byggeriet*

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

Cityring-loven henlægger allerede i dag visse kompetencer vedrørende natur og miljø til transportministeren. Efter Cityring-lovens § 14 varetages de naturfredningsmæssige hensyn vedrørende anvendelse af arealer i forbindelse med projektering og anlæg af Cityringen således

alene ved Cityring-loven, herunder den i § 3 beskrevne procedure om VVM-redegørelse mv., og transportministerens regler, der udstedes efter § 3, stk. 1. Det følger bl.a. af bestemmelsen, at naturbeskyttelsesloven ikke vil være til hinder for, at der f.eks. under søer kan udføres tunnelbaneanlæg, og at der til gennemførelsen af sådanne anlæg træffes de midlertidige foranstaltninger, der måtte være brug for, herunder midlertidig spærring eller tørlægning af søen.

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

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

Cityringen er et af de største danske infrastrukturprojekter i nyere tid. Den samlede anlægssum udgør i størrelsesordenen 20 mia. kr. Anlægsperioden løber over 6-7 år. Projektets gennemførelse er et kompliceret puslespil, som stiller meget høje krav til organiseringen, herunder planlægning af udbud, kontraktindgåelser og -opfølgning til de enkelte anlægsfaser. Det er med andre ord helt afgørende for, at projektet kan gennemføres rettidigt og inden for de forudsatte økonomiske rammer, at der er så få uforudsigelige faktorer som muligt. De klageforløb, som har fundet sted indtil videre, har haft væsentlige negative konsekvenser for projektets tidsplan og samlede økonomi, og der er således behov for at tilvejebringe en mulighed for at sikre hensynet til projektets fremdrift.

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

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

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

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

Det kan derfor blive nødvendigt at fastsætte regler, der regulerer den fremtidige maksimale støj på en måde, hvor der åbnes mulighed for at arbejde med udvidet arbejdstid (med støj) på visse byggepladser.

Grænserne for den maksimalt tilladte emission fra byggepladserne skal dog ikke fastsættes efter en konkret vurdering for hver byggeplads, ud fra hvad Metroselskabet I/S ønsker, som tilfældet er i dag. Grænserne skal i stedet fastsættes under hensyn til, hvad der samlet set skønnes rimeligt og realistisk ud fra på den ene side fremdrift af byggeriet og på den anden side hensynet til naboerne. Når grænsen er sat, påhviler det Metroselskabet I/S og dets entreprenører at overholde disse og kunne dokumentere det. Overtrædelse af grænsen er et håndhævelsesspørgsmål.

Den forurening og de gener, der åbnes op for fra byggepladserne, vil endvidere i udgangspunktet ligge inden for det, der er beskrevet i den eksisterende VVM-redegørelse og den eksisterende miljøvurdering af Cityring-projektet. Inden der udstedes regler efter lovforslagets regler, skal transportministeren imidlertid afgøre, om der skal foretages supplerende vurderinger, jf. forslaget til § 3, stk. 6, f.eks. fordi den støj, der åbnes adgang til at udsende, ligger uden for det, der er vurderet hidtil. Det vil normalt alene kunne være påkrævet at tilvejebringe en supplerende VVM-redegørelse, men ikke en miljøvurdering efter SMV-direktivet, fordi de udstedte regler ikke vil have karakter af planer eller programmer, som sætter rammer for fremtidige anlægstilladelser. Der henvises i den forbindelse også til det anførte i afsnit 2.1 ovenfor.

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

Grænseværdierne i regler udstedt af transportministeren vil i udgangspunkt blive fastsat ud fra den metodik, der følger af de almindelige regler, herunder i forhold til støj bl.a. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993, "Beregning af ekstern støj fra virksomheder". Grænserne for støj vil således



være angivet som det ækvivalente, korrigerede støjniveau i dB(A). For dagperioden kl. 07.00 -18.00 skal grænseværdien overholdes inden for det mest støjbelastede tidsrum på 8 timer. For aftenperioden kl. 18.00-22.00 skal grænseværdierne overholdes inden for den mest støjbelastede time. For natteperioden kl. 22.00-07.00 skal grænseværdierne overholdes inden for den mest støjbelastede halve time. Der kan dog foretages tilpasninger som følge af byggeriets og den respektive forurening eller genes karakter, idet der f.eks. i forhold til støj efter forholdene kan undlades en korrektion (tillæg) for tone og impuls og undlades en særlig grænse for lavfrekvent støj.

Transportministeren hører embedslægen og i relevant omfang miljøministeren, inden der udstedes regler efter den foreslåede bestemmelse i § 14 a.

De udstedte regler skal overholdes af Metroselskabet I/S samt - i praksis - dets forskellige entreprenører. Der vil blive fastsat regler om tilsyn, håndhævelse og straf, og det er hensigten, at tilsyn og håndhævelse som hidtil skal foretages af kommunerne - evt. efter reglerne i miljøbeskyttelseslovens kapitel 9.

Der henvises endvidere til § 1, nr. 7 ( § 14 a, stk. 1-3) og bemærkningerne hertil.

### *2.3. Kompensation for støjgener*

#### *2.3.1. Indledning*

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

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

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

Lovforslaget lægger op til, at der indføres en lovbestemt kompensationsordning til beboere, som i det væsentlige viderefører den hidtidige ordning. Lovforslaget indebærer imidlertid en væsentlig forbedring, idet der fremover ydes kompensation i videre omfang, end de nuværende naboretlige

regler tilsiger. Kompensation vil således fremover blive udbetalt på baggrund af det tilladte støjniveau ifølge de af transportministeren fastsatte regler efter forslaget til § 14 a, og der vil ikke - som i dag - blive udbetalt erstatning på baggrund af den gennemsnitlige faktiske støjbelastning. Der er i begge tilfælde tale om støjniveauet, som opgjort ved den enkelte lejligheds facade.

Naboerne vil derfor blive kompenseret svarende til tilladte niveau (worst case) frem for det faktiske, gennemsnitlige niveau. Den påtænkte kompensationsordning vil dermed - ligesom f.eks. VE-lovens regler om gener og ulemper fra vindmøller - give de berørte ret til kompensation i et omfang, der rækker ud over det, der følger af naboretlige regler om erstatning. Ordningen vil dog som hidtil alene skulle omfatte kompensation til beboere. Erhvervsdrivende samt private og offentlige institutioner mv. vil kun kunne kræve erstatning for gener og ulemper fra metrobyggeriet, hvis den naboretlige tålegrænse er overskredet.

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

### 2.3.2 Kompensationens størrelse og omfang

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

#### **Gennemsnitshusleje pr. måned:**

Antal værelser	Husleje = maksimal kompensation / 100 %)
1	5.000 kr.
2	7.500 kr.
3	10.000 kr.
4	15.000 kr.
Over 4	20.000 kr.

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

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

Støjniveau	55<dB(A)≤60	60<dB(A)≤65	65<dB(A)
Procent	35 %	50 %	100 %

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

Støjniveau	60<dB(A)≤65	65<dB(A)≤70	70<dB(A)≤75	75<dB(A)
Procent	20 %	35 %	50 %	100 %

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

Kompensation er fastsat ud fra støjen, men omfatter samtlige gener forbundet med metrobyggeriet, i den periode som kompensationen vedrører, herunder gener i form af støj, støv, lys, vibrationer, muddersprøjt, manglende ventilation mv. Skader på bygninger mv. er dog ikke omfattet. Der betales ikke yderligere kompensation for deposita og transport mv.

Der vil - ligesom i dag - blive fastsat særlige regler for hjørnelejligheder mv. Ligesom i dag vil reglerne endvidere åbne mulighed for godtgørelse af dokumenterede flytteudgifter for den gruppe, der får maksimal kompensation. Personer med helt særlige behov skal desuden fortsat have mulighed for at søge Metroselskabet I/S om et ekstra beløb til brug for etablering af særlige og nødvendige indretninger i en eventuel erstatningslejlighed.

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

Der er ikke med kompensationsordningen tiltænkt nogen ændring af adgangen til de aflastningsmuligheder, som i dag stilles til rådighed for beboerne i tillæg til erstatning efter de naboretlige regler.

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

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

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

På baggrund af orienteringen retter beboerne henvendelse til Metroselskabet I/S med de oplysninger, der gør det muligt at udbetale kompensationen. Der vil også blive fastsat regler, der sikrer, at beboerne legitimerer sig selv som den korrekte modtager af kompensationen.

Metroselskabet I/S skal herefter fremsende et tilbud om kompensation til beboeren samt det kompensationsbeløb, vedkommende beboer efter støjkortet er berettiget til indtil videre, jf. det anførte om forudbetaling nedenfor. Hvis beboeren kan acceptere dette tilbud, behøver beboeren ikke foretage sig yderligere. Hvis beboeren ikke kan acceptere Metroselskabet I/S' tilbud om kompensation, skal beboeren orientere Metroselskabet I/S herom, og selskabet vil herefter skulle oversende sagen til behandling i Ekspropriationskommissionen. Dette svarer til den normale ordning ved ekspropriationer og ved behandling af naboretlige krav mv.

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

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

Som det fremgår af afsnit 2.3.4. ovenfor, skal Metroselskabet I/S oversende sagen til behandling i Ekspropriationskommissionen, hvis beboeren ikke kan acceptere det af selskabet fremsendte tilbud om kompensation. Ekspropriationskommissionen træffer herefter afgørelse i sagen efter reglerne i ekspropriationsprocesloven med de fornødne tilpasninger. Selv om en sag oversendes til Ekspropriationskommissionen, skal Metroselskabet I/S udbetale kompensation i overensstemmelse med sit tilbud, indtil Ekspropriationskommissionens afgørelse foreligger

Ekspropriationskommissionen behandler sagen med udgangspunkt i Cityring-loven og de regler om kompensation, som transportministeren udsteder. Ekspropriationskommissionen er ikke bundet af Metroselskabets tilbud og foretager en bedømmelse ud fra de faktiske omstændigheder og reglerne udstedt af transportministeren. Ekspropriationskommissionen kan endvidere fravige taksterne i reglerne i opadgående retning, hvis der foreligger helt særlige forhold.

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

#### *2.3.6. Mulighed for genhusning*

Lovforslaget indebærer, at transportministeren kan fastsætte regler om beboeres adgang til genhusning på Metroselskabet I/S' regning. Genhusning vil som udgangspunkt kunne komme på tale for en beboer af en lejlighed, der er beliggende i en støjzone, som berettiger ejeren til kompensation svarende til 100 % af huslejen, eller beboere som er særligt følsomme over for støj og vibrationer mv. Dette vil være relevant ved særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold.

Fremgangsmåden ved genhusning vil være den, at beboeren retter henvendelse til Metroselskabet I/S med et forslag til en passende erstatningsbolig, som beboeren selv har fundet. Lovforslaget indebærer dog, at transportministeren kan fastsætte, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen skal anvise en erstatningsbolig, hvis beboeren ikke selv kan finde en egnet erstatningsbolig. Hvis

Metroselskabet I/S kan acceptere beboerens eget forslag til erstatningsbolig, eller hvis kommunen har anvist en bolig, indgår beboeren og Metroselskabet I/S en genhusningsaftale, som indebærer, at Metroselskabet I/S betaler for enhver udgift til erstatningsboligen (husleje mv.) i perioden samt for rimelige flytteudgifter.

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

Hvis beboeren vælger genhusning på Metroselskabet I/S' regning, vil det følge af genhusningsaftalen, at beboeren normalt ikke kan udleje lejligheden eller anvende den til sin egen beboelse. Beboeren har dog fortsat adgang til sin egen lejlighed i den pågældende periode. Overtræder beboeren genhusningsaftalen, kan den bringes til ophør, og beboeren kan herefter ikke længere benytte sig af ordningen med genhusning (men bevarer ret til kompensation og overtagelse).

Der henvises til bemærkningerne til § 14 b, stk. 1 - 4.

Den foreslåede genhusningsordning træder i det hele i stedet for de tvangsmæssige regler om genhusning i byfornyelsesloven. Byfornyelseslovens (lovbekendtgørelse nr. 504 af 16. maj 2013 om byfornyelse og udvikling af byer) indeholder regler om kondemnering af sundheds- og brandfarlige boliger eller opholdsrum mv. Af lovens § 75, stk. 1, følger, at kommunalbestyrelsen efter retningslinjer, som den selv fastsætter, skal føre tilsyn med ejendomme, som benyttes til beboelse og ophold, når det vurderes, at disse ejendomme ved deres beliggenhed, indretning eller andre forhold er sundhedsfarlige eller brandfarlige. Skønnes en bygnings benyttelse forbundet med sundhedsfare eller brandfare, jf. lovens § 75, stk. 1-5, kan kommunalbestyrelsen nedlægge forbud mod, at bygningen eller en del af denne benyttes til beboelse eller ophold for mennesker (kondemnering), jf. lovens § 76.

Byfornyelsesloven indeholder i §§ 61-63 regler om ret til permanent eller midlertidig genhusning i forbindelse med beslutninger i medfør af loven. Det primære sigte med bestemmelserne er genhusning ved byfornyelse. For så vidt angår kondemnering indeholder § 61 en bestemmelse om, at også beboere, der selv ejer deres bolig, har ret til permanent genhusning, hvis boligen skal fraflyttes som følge af en beslutning om kondemnering. Når en bolig skal fraflyttes som følge af en beslutning i medfør af byfornyelsesloven, men på ny kan være beboelig inden for højst 6 måneder, kan kommunalbestyrelsen forlange, at husstanden midlertidigt overtager en anden bolig, jf. lovens § 63.

Forslaget til § 14 b, stk. 6, indebærer, at der skal bortses fra forurening og gener fra anlægget af Cityringen ved vurderingen af boliger efter byfornyelsesloven. Det betyder, at forurening og gener fra byggeriet af Cityringen ikke indgår som et hensyn ved skønnet over, om en bygnings benyttelse er forbundet med sundhedsfare, jf. § 75, stk. 1-5, jf. § 76 i lov om byfornyelse og udvikling af byer. Kommunalbestyrelserne har således efter lovforslaget ikke pligt til at føre tilsyn med ejendommene efter byfornyelsesloven på grund af støjen fra metrobyggeriet, jf. byfornyelseslovens § 75, ligesom kommunalbestyrelsen ikke på grund af støjen fra metrobyggeriet kan nedlægge forbud mod

beboelse (kondemnering), jf. byfornyelseslovens § 76. Bestemmelsen har ingen betydning for byfornyelseslovens regler i øvrigt, og loven finder fortsat anvendelse ved andre sundheds- eller brandfarlige elementer ved Cityring-byggeriet, som måtte opstå, såsom bygnings-skader e.l.

Der henvises til forslaget til § 14 b, stk. 6, og bemærkningerne hertil.

### *2.3.7. Overtagelse*

Som noget nyt indebærer lovforslaget, at transportministeren kan fastsætte regler om ejeres adgang til at kræve deres bolig overtaget af Metroselskabet I/S. En lignende ordning om overtagelse findes i andre love og fandtes desuden ved anlægget af Østamagerbanen.

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

Fremgangsmåden vil skulle fastsættes nærmere i regler udstedt af transportministeren, men vil være den, at Metroselskabet I/S efter anmodning fra ejeren indhenter en skriftlig vurdering af ejendommens værdi i handel og vandel (markedspris) fra en uafhængig, statsautoriseret ejendomsmægler og valuar. Metroselskabet I/S fremsætter herefter et tilbud om overtagelse af ejendommen til ejeren bilagt vurderingen. Hvis denne ikke kan acceptere værdiansættelsen og dermed Metroselskabet I/S' tilbud, kan vedkommende indbringe sagen for Ekspropriationskommissionen.

Anmodning om overtagelse kan ikke indgives, hvis der er indgået aftale eller truffet afgørelse om kompensation eller genhusning, og overtagelse afskærer beboeren fra senere at modtage kompensation eller søge genhusning. Overtagelse forudsætter endvidere, at Metroselskabet I/S lovligt kan købe den pågældende bolig, hvilket udelukker visse boliger (andelsboliger, almene boliger) afhængigt af de regler og vedtægter, der gælder for den enkelte bolig. Ved overtagelsen overtager Metroselskabet I/S den pågældende ejendom til eje og kan gensælge ejendommen på et senere tidspunkt. Evt. tab eller avance ved et senere salg er beboeren uvedkommende.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 7 (forslaget til § 14 b, stk. 1 - 3), og bemærkningerne hertil.

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

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

nr. 190 af 24. februar 2012, med det resultat, at kompensationen i stedet skal anvendes til brug for beboerens almindelige forsørgelse.

Det foreslås derfor i § 14 b, stk. 5, at der ved vurderingen af, om en person har ret til offentlige ydelser efter anden lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse skal bortses fra beløb, der er modtaget som kompensation for forurening og gener som følge af anlægget af Cityringen efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1. Der skal desuden ikke foretages fradrag i ydelserne for beløbene.

Bestemmelsen fastslår herudover, at kompensationen og de øvrige beløb til f.eks. genhusning er skattefri. Overtagelsesprisen ved overtagelse er ikke omfattet af skattefriheden og beskattes efter de almindelige regler om avance ved salg af fast ejendom.

#### *2.4. Regulering af bortledning af grundvand i anlægsfasen mv.*

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

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

Statslige bygge- og anlægsarbejder er normalt undtaget fra tilladelseskravet i vandforsyningslovens § 26, stk. 1, jf. § 27 i samme lov. For sådanne arbejder gælder i stedet, at bortledning af grundvand og anden sænkning af grundvandsstanden kræver en forudgående forhandling med kommunalbestyrelsen. Opstår der mellem den statslige anlægsmyndighed og kommunalbestyrelsen uenighed om, hvilke foranstaltninger der skal foretages af hensyn til vandforsyningsforholdene, kan spørgsmålet indbringes for miljøministeren (delegeret til Naturstyrelsen ved bekendtgørelse nr. 1141 af 8. december 2010 § 23, stk. 1, nr. 11), som træffer den endelige administrative afgørelse.

For at undgå, at klager over tilladelser vedrørende grundvand vedrørende de enkelte byggepladser får opsættende virkning for byggeriet, og for at sikre, at tilladelser vedrørende grundvand til anlægget af Cityringen gives efter ensartede og overskuelige procedurer, indeholder *forslaget til § 14 c* nye regler om sagsbehandlingen.

Efter forslaget må alle grundvandsarbejder, herunder etablering af borer, bortledning af grundvand eller anden sænkning af grundvandsstanden, reinfiltration af vand i grundvandet og bortskaffelse af overskudsvand fra grundvandsarbejdet, kun foretages af Metroselskabet I/S efter en tilladelse fra kommunalbestyrelsen. Hvis Metroselskabet I/S ikke får medhold i sin ansøgning af kommunalbestyrelsen, kan Metroselskabet I/S indbringe spørgsmålet for miljøministeren eller den, som miljøministeren bemyndiger hertil.

Regler om tilladelser vedrørende oppumpning og bortledning af grundvand fra anlægget af Cityringen, herunder i vandforsyningslovens § 26, bekendtgørelse om vandindvinding og vandforsyning, boringsbekendtgørelsen, miljøbeskyttelseslovens §§ 19 og 28 og spildevandsbekendtgørelsen, samt om klage over kommunalbestyrelsernes afgørelser efter disse love og bekendtgørelser gælder herefter ikke for Cityringen. I stedet gælder de vilkår, som findes i tilladelsen fra kommunalbestyrelsen eller miljøministeren (Naturstyrelsen eller Miljøstyrelsen). Det er dog forudsætningen, at der stilles samme krav i en tilladelse efter den foreslåede bestemmelse i § 14 c, som der ville være stillet efter de almindelige regler.

Hverken kommunalbestyrelsens eller miljøministerens tilladelse kan indbringes af andre end Metroselskabet I/S for anden administrativ myndighed. Hvis miljøministeren delegerer kompetencen til en styrelse, vil dennes afgørelse heller ikke kunne indbringes for miljøministeren.

De foreslåede regler vil muliggøre en smidig proces, hvorunder vilkårene for bortledning mv. vil kunne fastlægges for flere lokaliteter ad gangen i den enkelte kommune, og med mulighed for en afgørelse fra miljøministeren eller den, der bemyndiges hertil, hvis kommunerne ikke er indstillet på at imødekomme Metroselskabet I/S' ansøgning.

Der henvises endvidere til § 1, nr. 7 (forslaget til § 14 c) og bemærkningerne hertil.

#### *2.5. Klage og domstolsprøvelse samt forholdet til de eksisterende klagesager*

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

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

Transportministerens afgørelser kan fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom af den, der har retlig interesse. Herudover foreslås det, at afgørelserne skal kunne indbringes for domstolene af landsdækkende eller lokale foreninger eller organisationer, der har som formål at beskytte natur og miljø eller som varetager væsentlige brugerinteresser inden for arealanvendelsen. Foreningen eller organisationen må dog have vedtægter e.l., der dokumenterer dette formål. Det er endvidere et krav, at foreningen eller organisationen har et vist, ikke-ubetydeligt antal medlemmer. Bestemmelsen har bl.a. til hensigt at gennemføre VVM-direktivets artikel 11 og Århus-konventionens artikel 9. Der henvises til forslaget til § 17 b (lovforslagets § 1, nr. 8) og bemærkningerne hertil samt om forholdet til VVM-direktivets klagebestemmelser og Århus-konventionen til afsnit 7 nedenfor.

For så vidt angår de verserende sager bemærkes, at som nævnt i afsnit 1 og 2.2 kan kommunerne efter miljøbeskyttelseslovens § 42 efter et konkret skøn give en virksomhed, herunder private eller



offentlige bygge- og anlægsarbejder, nærmere bestemte påbud om, at en given forurening skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Københavns Kommune regulerer p.t. Cityringens byggepladser ved udstedelse af sådanne konkrete påbud for hver af byggeriets faser. Ændringer i påbudsgrundlaget for så vidt angår enkelte af byggepladserne kan påklages til Natur- og Miljøklagenævnet, hvilket nogle beboere har gjort. Tilsvarende gælder for dispensationerne fra Frederiksberg Kommunes forskrift for begrænsning af støjende og støvende bygge- og anlægsarbejder.

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

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

I lighed med hvad der almindeligvis gælder ved generelle ændringer i planreguleringen af et område, medens der består en verserende klagesag, griber lovforslaget ikke ind i og tager ikke stilling til behandlingen af klagesagerne vedrørende de nugældende påbud. Det vil derfor være op til Natur- og Miljøklagenævnet at afgøre efter de almindelige regler i miljøbeskyttelsesloven og lov om Natur- og Miljøklagenævnet, om og i givet fald i hvilket omfang sagerne kan og skal færdigbehandles af nævnet. I det omfang sagerne færdigbehandles, vil naboerne endeligt kunne få fastslået, om Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes afgørelser var lovlige.

Som det fremgår af afsnit 1 og 2.2, er det ikke muligt at lade de eksisterende påbud gælde også fremover. Formålet med lovforslaget er bl.a. at opnå en mere ensartet og sammenhængende regulering på tværs af byggepladserne og kommunegrænserne for Cityringen. Forurening og gener fra Cityringens byggepladser berører et stort antal borgere i København og på Frederiksberg i hele Cityringens anlægsperiode, og det er derfor nødvendigt gennem klare, administrativt enkle og ensartede rammer at sikre anlægsprojektets gennemførelse som forudsat af Folketinget ved vedtagelsen af Cityring-loven.

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

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 7 (§ 14 a) og § 2, stk. 2, samt bemærkningerne hertil.

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

Bortset fra mindre omkostninger ved Transportministeriets opgaver i forbindelse med høring over og godkendelse af den supplerende VVM-redegørelse kan lovforslaget have økonomiske og

administrative konsekvenser for Miljøministeriet, idet Miljøministeriets opgaver udvides i forhold til den nuværende lovgivning på området. Der er ikke muligt at kvalificere disse konsekvenser nærmere, da det afhænger af antallet af sager, hvor tilladelser eller vilkår i tilladelser indbringes for miljøministeren, der skal træffe afgørelser i disse sager. Lovforslaget har blandt andet til formål at afværge merudgifter i Cityring-projektet, som kan være vanskelige at kvantificere, men som potentielt kan være meget omfattende. Udgifterne for Metroselskabet I/S til erstatning, genhusning mv. skønnes til ca. 300 mio. kr. En eventuel regel om adgang til overtagelse forventes, bortset fra omkostninger til administration af ordningen, at være udgiftsneutral og vil alene have en likviditetsmæssig konsekvens.

#### *4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet*

Lovforslaget har ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### *5. Administrative konsekvenser for borgerne*

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### *6. Miljømæssige konsekvenser*

Lovforslaget har ikke i sig selv miljømæssige konsekvenser. Der vil imidlertid i overensstemmelse med reglerne beskrevet i lovforslagets afsnit 2.1 blive tilvejebragt en supplerende VVM-redegørelse, som belyser støjpåvirkningerne uden for normal arbejdstid fra stationsarbejdspladserne.

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

#### *7. Forholdet til EU-retten og Århus-konventionen*

Forslaget indeholder regler, der gør det muligt at opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EU-Tidende 2012, nr. L 26, side 1), og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (EU-Tidende L 197 af 21. juli 2001, s. 30–37).

Som nævnt ovenfor i afsnit 2.1. er Cityring-byggeriet som sådant omfattet af reglerne om en vurdering af virkningerne for miljøet og om inddragelse af offentligheden, der følger af VVM-direktivet. De kommunale planvedtagelser, der ligger til grund for projektet, er endvidere underlagt de krav om en miljøvurdering, som følger af SMV-direktivet.

Lovforslaget indeholder endvidere bestemmelser, der gør det muligt at opfylde kravene i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen). Det bemærkes i den forbindelse, at EU er kontraherende part under Århus-konventionen, og at konventionen derfor også 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 og 96/61/EF for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse (EFT L 156, s. 17). Der er derfor i nogen grad sammenfald mellem de forpligtelser, der følger af konventionen og af VVM-direktivet.

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

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

Efter Århus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen, inden for rammerne af dens nationale lovgivning, sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Efter artikel 9, stk. 2, skal ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have en tilstrækkelig interesse.

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

Efter artikel 9, stk. 4, skal procedurerne, der er fastsat i artikel 9, stk. 2 og 3, endvidere stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen er gennemført i EU-retten ved VVM-direktivets artikel 11, stk. 4. Der er ikke på medlemslandenes niveau fastsat regler til gennemførelse af artikel 9, stk. 3.

EU-Domstolen har i dom af 16. juli 2009 i sag C-427/07, Kommissionen mod Irland (Samlingen 2009 I-6277), udtalt om denne bestemmelse (præmis 92), at bestemmelsen ikke er til hinder for, at

den nationale domstol kan træffe afgørelse om fordelingen af omkostningerne, forudsat at størrelsen heraf opfylder kravet. Domstolen udtalte endvidere, at retspraksis ikke i sig selv kan udgøre gennemførelsen af VVM-direktivets artikel 11 (præmis 93). EU-Domstolen har endvidere i dom af 11. april 2013 i sag C-260/11, David Edwards mod Environment Agency, udtalt, at en national ret ikke alene kan støtte sig på den pågældendes økonomiske situation, når den skal træffe afgørelse om sagsomkostninger i miljøsager, men også må inddrage en række nærmere oplyste faktorer, herunder bl.a. sagens betydning for sagsøgeren og for miljøbeskyttelsen, det gældende retsgrundlags kompleksitet og karakteren af søgsmålet.

Det er vurderingen, at Cityring-loven og lovforslagets bestemmelser gør det muligt at opfylde de nævnte forpligtelser. Ligesom efter den gældende lov kan transportministerens afgørelser vedrørende VVM således indbringes for domstolene af enhver, der har retlig interesse. Herudover fastslås det udtrykkeligt i forslaget til § 17 b (lovforslagets § 1, nr. 8), at visse foreninger og organisationer på miljøområdet, som opfylder kravene i VVM-direktivet og Århus-konventionen, har adgang til at indbringe afgørelserne for domstolene.

Processen ved danske domstole forudsættes normalt i dansk ret at leve op til kravene i Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, og VVM-direktivets artikel 11. Der kan bl.a. efter de almindelige regler i retsplejelovens kapitel 31 søges om fri proces eller retshjælp, ligesom domstolene efter retsplejelovens kapitel 30 efter en konkret vurdering kan bestemme, at en tabende part ikke skal erstatte modpartens - i dette tilfælde statens - sagsomkostninger eller kan fordele omkostningerne mellem parterne. EU-Domstolen har i sin dom af 13. februar 2014 i sag nr. C-530/11, Kommissionen mod UK, bl.a. udtalt, at VVM-direktivets krav, der gennemfører Århus-konventionens artikel 9, stk. 4, kun er korrekt gennemført i national ret, hvis de nationale myndigheder er forpligtet af en retsregel til at sikre, at retssagen ikke bliver uoverkommeligt dyr for sagsøgeren. Der foreslås derfor indsat en udtrykkelig bestemmelse, der gennemfører forpligtelserne efter artikel 9, stk. 4, for så vidt angår Cityringen, jf. forslaget til § 17 b, stk. 2.

Transportministerens udstedelse af regler efter forslaget til §§ 14 a - 14 b forudsætter ikke i sig selv forudgående SMV og/eller VVM-procedure, og regeludstedelsen er ikke umiddelbart omfattet af kravene i Århus-konventionens artikel 6 og 9, stk. 2. Det skyldes, at reglerne ikke er udtryk for en tilladelse til de anlæg og aktiviteter, der er omfattet af VVM-reglerne og konventionen. Tilladelsen til Cityring-projektet udgøres som nævnt af transportministerens godkendelse efter den nugældende lovs § 4, stk. 2, som efter § 4, stk. 3, træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning. Reglerne forudsætter heller ikke en miljøvurdering efter SMV-direktivet, fordi reglerne ikke har karakter af planer eller programmer, som sætter rammer for fremtidige anlægstilladelser.

På den baggrund - og fordi reglerne efter § 14 a hovedsageligt fastsættes efter et samlet til dels politisk skøn over, hvad der udgør en acceptabel forurening og gene - vil der ikke være forhold, som med mening vil kunne efterprøves af en administrativ rekursmyndighed, såsom f.eks. Natur- og Miljøklagenævnet. For sådanne generelle regler er det heller ikke almindeligt, at der er klageadgang til et administrativt nævn, hvis rolle det hovedsageligt er at udgøre en retsgaranti for borgere i konkrete sager. Der lægges derfor ikke op til, at transportministerens udstedelse af regler efter forslaget til §§ 14 a og b kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Ændringer i anlægsfasen for Cityringen, som reglerne udstedt i medfør af forslaget til § 14 a åbner op for, kan imidlertid afvige i en sådan grad fra de hidtidige miljømæssige undersøgelser (VVM-

redegørelsen mv.), at der er tale om en ændring i anlægget, som skal underkastes en supplerende VVM- og/eller eventuelt en miljøvurdering. Offentligheden vil i givet fald blive inddraget i overensstemmelse med disse regler. Der henvises til det anførte i afsnit 2.1 ovenfor samt til forslaget til § 3, stk. 6, og § 4, stk. 3 (lovforslagets § 1, nr. 2 og 4).

#### 8. Hørte myndigheder og organisationer

[...]

#### 9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige	Betydelige potentielle merudgifter afværges.	Udgifter på ca. 300 mio. kr. til erstatning, genhusning mv., som afholdes af Metroselskabet
Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Anlægsperioden forkortes hvorved metroens miljøgevinster realiseres hurtigere og perioden med byggegener reduceres.	Ingen af lovforslaget i sig selv. Der gennemføres i medfør af lovforslaget en supplerende VVM vedr. skadelige påvirkninger af støj fra stationsarbejdspladser i Cityring-projektet. Nogle beboere vil opleve øget støjbelastning i anlægsperioden.
Forholdet til EU-retten	De miljømæssige undersøgelser, der kan gennemføres efter de foreslåede regler, vil opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet samt Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet.	

### *Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

#### *Til § 1*

Til nr. 1

Der er tale om en konsekvensændring som følge af forslaget § 1, nr. 2 (nyt § 3, stk. 6). Efter den gældende § 3, stk. 3, i lov om en Cityring, er det Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, som forestår udarbejdelse af VVM-redegørelse for hele Cityringen. Med den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 6, forestår transportministeren imidlertid udarbejdelsen af supplerende VVM-redegørelser og miljøvurderinger, hvor dette er påkrævet.

Til nr. 2

Der foreslås et nyt § 3, *stk. 6*, hvorefter transportministeren afgør, om der ved ændringer i anlægget af Cityringen skal gennemføres en supplerende VVM- og/eller miljøvurderingsprocedure. I givet fald forestår transportministeren udarbejdelse af eventuelle supplerende VVM-redegørelser, herunder høring og eventuel miljøvurdering.

Bestemmelsen tager navnlig sigte på ændringer i anlægsfasen, som ikke eller kun tvivlsomt kan holdes inden for den allerede gennemførte VVM, og gør det muligt at opfylde kravene i VVM- og SMV-direktivet. Bestemmelsen er i overensstemmelse med den nuværende lov og praksis, hvorefter transportministeren efter Cityring-loven sikrer disse direktivers gennemførelse i forhold til byggeriet. Bestemmelsen gælder væsentlige ændringer af fremgangsmåderne i byggeriet, når disse kan være til skade for miljøet, hvilket svarer til pkt. 13a i VVM-direktivets bilag II.

Den tiltænkte proces vedrørende den supplerende VVM-redegørelse vil indebære, at Metroselskabet I/S forestår det praktiske arbejde med at udarbejde selve redegørelsen, medmindre ministeren beslutter selv at lade redegørelsen udarbejde. Transportministeren har ansvaret for at påse, at den supplerende VVM-redegørelse overholder direktivets krav.

Transportministeren sender den supplerende VVM-redegørelse i høring, varetager behandlingen af indkomne høringssvar og udarbejder et beslutningsgrundlag for den endelige godkendelse, jf. de foreslåede nye bestemmelser i § 4, stk. 3 og 4 (lovforslagets § 1, nr. 4 og 5).

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

Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.1.

Til nr. 3

Efter den gældende § 4, stk. 1, i lov om en Cityring, er det Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, som forelægger en koordineret indstilling om godkendelse af Cityringen som en metro, herunder den udarbejdede VVM-redegørelse, til transportministerens godkendelse. Med den foreslåede tilføjelse i § 4, *stk. 1*, henvises til det foreslåede nye stk. 3 i bestemmelsen, hvorefter transportministeren kan godkende ændringer i anlægget af Cityringen, eventuelt på grundlag af en supplerende VVM-redegørelse, som ministeren har tilvejebragt efter reglerne i den foreslåede § 3, stk. 6 (lovforslagets § 1, nr. 2).

Til nr. 4 - 5

Efter den foreslåede bestemmelse i § 4, stk. 3, kan transportministeren efter høring af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune godkende ændringer i anlægget af Cityringen, som kræver supplerende VVM og/eller eventuel miljøvurdering, f.eks. visse væsentlige ændringer i form af udvidet arbejdstid på byggepladserne i anlægsfasen. Godkendelsen gives af transportministeren på baggrund af en vurdering efter VVM- og eventuelt SMV-reglerne, herunder - hvis det er påkrævet efter disse regler - en supplerende VVM-redegørelse og/eller miljøvurderingsrapport samt en offentlig høring herover, jf. forslaget til § 3, stk. 6 (lovforslagets § 1, nr. 2).

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

Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, afsnit 2.1, er det hensigten, at en supplerende VVM-redegørelse sendes i høring allerede forud for dette lovforslags vedtagelse og ikrafttræden. Transportministeren vil - når høringsfristen er udløbet, og lovforslaget er vedtaget - i givet fald godkende en ændring af anlægsprocessen for Cityringen i overensstemmelse med redegørelsen.

Den foreslåede bestemmelse i § 4, stk. 4, bestemmer - i lighed med den gældende lov - at transportministerens godkendelse træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning. De almindelige regler om VVM i planloven og VVM-bekendtgørelsen finder således ikke anvendelse på Cityringen.

Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.1.

Til nr. 6

Der er tale om en konsekvensændring som følge af lovforslagets § 1, nr. 7 (§§ 14 a og 14 b).

Til nr. 7 (§§ 14 a - 14 c)

Til § 14 a

Det foreslås med § 14 a, at transportministeren kan udstede regler om forurening og gener fra Cityring-byggeriet. Transportministeren kan efter bestemmelsen fastsætte regler, der gælder for alle Cityringens byggepladser, herunder f.eks. i forhold til den maksimalt tilladte støj, vibrationer eller andre gener og ulemper. Adgangen til at fastsætte regler kan benyttes til at udstede generelt bindende forskrifter for Cityringens 21 byggepladser.

Der kan fastsættes konkrete fravigelser af dette generelle niveau, f.eks. for at give mulighed for udvidet arbejdstid på visse byggepladser af hensyn til fremdriften i byggeriet. Der skal ikke - som efter gældende ret - fastsættes grænseværdier på baggrund af en konkret individuel vurdering for hver byggeplads og hver fase i byggeriet. Den nuværende ordning med meget specifikke og detaljerede støjberegninger (prognoser) med de usikkerheder, der følger heraf, vil ikke blive videreført.

I stedet opdeles byggepladserne i kategorier, for hvilke der fastsættes grænser efter en samlet afvejning af på den ene side hensynet til fremdriften i byggeriet og dets særlige karakter over for på den anden side hensynet til naboerne og de øvrige beboere i København. Når grænseværdierne er fastsat, vil det herefter påhvile Metroselskabet I/S at tilrettelægge byggeriet, således at grænseværdierne til enhver tid overholdes.

Grænseværdierne vil som udgangspunkt blive fastsat som den maksimalt tilladte emission ud fra den metodik, der følger af de almindelige miljøregler, herunder f.eks. Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1993, "Beregning af ekstern støj fra virksomheder".

Grænseværdier for støj vil således være angivet som det ækvivalente, korrigerede støjniveau i dB(A). For dagperioden kl. 07.00 -18.00 skal grænseværdien overholdes inden for det mest støjbelastede tidsrum på 8 timer. For aftenperioden kl. 18.00-22.00 skal grænseværdierne overholdes inden for den mest støjbelastede time. For natteperioden kl. 22.00-07.00 skal grænseværdierne overholdes inden for den mest støjbelastede halve time. Der kan dog foretages tilpasninger som følge af byggeriets og den respektive forurening eller genes karakter. F.eks. vil der i forhold til støj efter forholdene kunne undlades en korrektion (et tillæg) for toner og impulser, hvis dette tillæg heller ikke er relevant i håndhævelsessituationen, ligesom der kan undlades en særlig grænse for lavfrekvent støj, hvis støjen ikke i særlig grad indeholder lavfrekvent støj.

Transportministeren afgør efter § 3 stk. 6, jf. bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2, ovenfor, om der skal gennemføres fornyet VVM-procedure og/eller eventuelt en miljøvurdering, inden der kan udstedes regler efter bestemmelsen. Det vil normalt alene dreje sig om en supplerende VVM-redegørelse, som vil være påkrævet, hvis reglerne åbner mulighed for ændringer af anlægsprocessen i et sådant omfang i forhold til den oprindelige VVM-redegørelse, at dette forudsætter en fornyet vurdering. Som anført vil reglerne udstedt i medfør af forslaget til § 14 a, stk. 1, derimod normalt ikke skulle miljøvurderes efter SMV-direktivet. Det skyldes navnlig, at reglerne vil udgøre en direkte regulering af byggeaktiviteterne i anlægsfasen af projektet, som ikke forudsætter yderligere tilladelser, og reglerne vil dermed heller ikke sætte rammer for fremtidige anlægstilladelser til byggeriet.

Transportministeriet hører Embedslægen for Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune og i behørigt omfang miljøministeren, inden ministeren udsteder regler. I det omfang reglerne åbner for aktiviteter, der vurderes at udgøre en ændring af selve Cityring-projektet, vil offentligheden endvidere blive inddraget i overensstemmelse med forslaget til § 3, stk. 6. Uden for disse tilfælde vil reglerne blive sendt i almindelig høring på linje med andre administrative forskrifter, men skal ikke underkastes yderligere miljømæssige vurderinger.

Forslaget til § 14 a, stk. 1, giver endvidere transportministeren adgang til at fastsætte regler om tilsyn og håndhævelse. Det er hensigten, at der ikke ændres på Københavns Kommunes og Frederiksberg Kommunes adgang til at sikre en effektiv overholdelse af de gældende regler. Transportministeren kan i den forbindelse bl.a. bestemme, at miljøbeskyttelseslovens tilsyns- og håndhævelsesbestemmelser helt eller delvist også finder anvendelse i forhold til de udstedte regler. Dermed sikres det, at tilsyn og håndhævelse fortsætter som hidtil ved de to kommuner. Denne del af bestemmelsen indebærer endvidere, at der i reglerne kan fastsættes bestemmelser om egenkontrol og støjmålinger og beregninger på linje med de vilkår, der indgår i de nugældende påbud efter miljøbeskyttelseslovens § 42. Transportministeren kan - i lighed med de gældende regler efter



miljøbeskyttelsesloven (§§ 69 -70) - bestemme, at afgørelser om tilsyn og håndhævelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

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

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

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

Af *stk. 3* følger, at der i regler udstedt i medfør af *stk. 1* kan fastsættes regler om straf i form af bøde. Dette svarer til miljøbeskyttelseslovens hovedregel. Det er fundet uforholdsmæssigt at videreføre miljøbeskyttelseslovens regler om, at straffen for overtrædelser af loven og påbud udstedt i medfør heraf kan stige til fængsel i op til 2 år under visse særligt skærpende omstændigheder samt reglerne om udmåling af bøder, konfiskation mv.

#### Til § 14 b

Med forslaget til § 14 b foreslås det, at transportministeren skal fastsætte regler om kompensation for gener og ulemper forbundet med Cityring-byggeriet, hvis transportministeren udsteder regler efter forslaget til § 14 a. Som det fremgår af de almindelige bemærkninger, indebærer forslaget på grund af metrobyggeriets helt særlige karakter, at der - med inspiration fra VE-lovens regler om erstatning for vindmøller - indføres en særlig ordning, som giver de berørte beboere ret til kompensation, der i nogle henseender vil række ud over det, der følger af naboretlige regler om erstatning.

Der skal være ret til kompensation, når den foreslåede bestemmelse i § 14 a udnyttes på en måde, der giver Metroselskabet I/S' entreprenører adgang til særligt genforvoldende anlægsarbejde, f.eks. om aftenen og natten. Det er i så fald hensigten at videreføre og udbygge den nuværende ordning, således at kompensation fremover vil blive udbetalt på baggrund af det tilladte støjniveau på facaden ifølge de af transportministeren fastsatte regler efter forslaget til § 14 a og ikke - som i dag - på baggrund af den gennemsnitlige støjbelastning på facaden, selv om den gennemsnitlige støjbelastning generelt vil være væsentligt lavere end det tilladte niveau. Bestemmelsen kan dog udnyttes til at give kompensation i videre omfang. Der henvises nærmere herom til afsnit 2.3 i de almindelige bemærkninger.

Transportministeren kan endvidere fastsætte regler om den praktiske behandling af kravene. Cityringens byggepladser og tunnelboringen og f.eks. støj og vibrationer herfra berører et stort område i København og på Frederiksberg, og der er derfor potentielt et stort antal beboere, der vil få

adgang til kompensation. I forhold til regler om kompensation er det derfor hensigten, at ordningen skal opbygges således, at Metroselskabet I/S skal offentliggøre støjvurderingskort og oplysninger om kompensationsordningen, ligesom Metroselskabet I/S skal fremsende en individuel orientering om kompensationsordningen til dem, der skønnes berørt. De enkelte beboere må herefter fremsende de nødvendige oplysninger til Metroselskabet I/S, der gør det muligt for Metroselskabet I/S at give den enkelte beboer et tilbud om og udbetale kompensation. Beboerne vil på den baggrund modtage et konkret tilbud og den første kompensationsbetaling i overensstemmelse hermed. Kompensationen betales i øvrigt månedsvis forud.

Af *stk. 2* følger, at transportministeren kan fastsætte regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde en aftale om genhusning, og at en ejer kan kræve sin ejendom overtaget af Metroselskabet. Der henvises om den tiltænkte ordning vedrørende genhusning til afsnit 2.3.6 og om overtagelse til afsnit 2.3.7 i de almindelige bemærkninger. Den nævnte genhusningsordning erstatter andre regler om midlertidig genhusning, jf. *stk. 6*.

For så vidt angår genhusning er det hensigten, at visse af de hårdest ramte ejere skal kunne vælge at indgå genhusningsaftale, hvorefter de får adgang til at bo i anden lejebolig på Metroselskabet I/S' regning. Som anført i afsnit 2.3.6 i de almindelige bemærkninger vil fremgangsmåden være den, at beboeren retter henvendelse til Metroselskabet I/S med et forslag til en passende erstatningsbolig i form af en ledig og tilgængelig lejebolig, Hvis Metroselskabet I/S kan acceptere beboerens forslag til genhusningsbolig, indgår beboeren og Metroselskabet I/S herefter en genhusningsaftale. Hvis Metroselskabet I/S ikke kan acceptere forslaget, skal Metroselskabet I/S og beboeren indgå i en dialog med henblik på at opnå enighed om en passende bolig og genhusningsaftalens vilkår. Transportministeren kan i reglerne om genhusning fastsætte, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen skal anvise en erstatningsbolig, hvis den enkelte beboer ikke selv kan finde et egnet forslag. Ressourcesvage borgere eller borgere med særlige behov får dermed mulighed for at få kommunernes bistand med at finde en egnet bolig.

En genhusningsaftale træder i stedet for kompensation, og den indebærer, at Metroselskabet I/S betaler en given erstatningsbolig omfattet af genhusningsaftalen i den pågældende periode, samt for flytteudgifter i forbindelse med genhusningen.

Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, hvornår en aftale om genhusning mellem beboeren og Metroselskabet I/S skal ophøre, herunder bestemme, at aftalen ophører, hvis den bolig, hvor der er gener, udlejes eller anvendes til beboelse. Udgangspunktet er, at beboere, der har indgået genhusningsaftale bevarer rådigheden over deres oprindelige bolig og kan disponere over den til opbevaring mv. Den oprindelige bolig må imidlertid ikke anvendes eller udlejes til beboelse, da dette ville stride mod formålet med genhusningen. I givet fald vil det følge af reglerne om genhusning, at genhusningsaftalen kan bringes til ophør.

Ved anmodning om overtagelse overtager Metroselskabet I/S den pågældende ejendom til eje og kan gensælge ejendommen på et senere tidspunkt. Eventuelle værditab eller værdistigninger er den tidligere ejer uvedkommende. Anmodning om overtagelse kan ikke indgives, hvis der er indgået aftale eller truffet afgørelse om kompensation eller genhusning, og en overtagelse afskærer beboeren fra senere at modtage kompensation eller søge genhusning. Overtagelse forudsætter at beboeren er ejer af boligen, og at det er retligt muligt for Metroselskabet I/S at købe beboerens bolig (lejlighed mv.). Det kan f.eks. være udelukket for andelsboliger, visse ejerlejligheder, almene boligbyggerier mv.

Efter bestemmelsens *stk. 3* træffer Ekspropriationskommissionen afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse. For at give parterne mulighed for en hurtig afklaring vil ordningen som nævnt praktisk blive tilrettet lagt sådan, at Metroselskabet I/S tilbyder beboeren den kompensation, som vedkommende vurderes at være berettiget til. Kun hvis vedkommende beboer ikke ønsker at tage mod tilbuddet, indbringer Metroselskabet I/S sagen for Ekspropriationskommissionen. Tilsvarende indbringer Metroselskabet I/S sager om genhusning, hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningsbolig og vilkårene i genhusningsaftalen, og sager om overtagelse, hvis der ikke kan opnås enighed om prisen.

Hvis en sag indbringes for Ekspropriationskommissionen betaler Metroselskabet I/S kompensation i overensstemmelse med sit tilbud ind til endelig afgørelse foreligger. Genhusning kan først iværksættes fra det tidspunkt, hvor der foreligger en aftale eller en afgørelse, 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 som altovervejende udgangspunkt sagen efter de regler, der er udstedt efter forslaget til § 14 a. Det er dog tanken, at Ekspropriationskommissionen ligesom i dag kan fravige taksterne i reglerne i opadgående retning, hvis der foreligger helt særlige forhold.

Efter *stk. 4* behandles sager om kompensation, genhusning eller overtagelse af Ekspropriationskommissionen efter regler i ekspropriationsprocesloven. Ekspropriationskommissionens afgørelser kan indbringes for Taksationskommissionen og for domstolene, dog først når Taksationskommissionens afgørelse foreligger.

Efter *stk. 5* skal der ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra dette 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 anlægget af Cityringen efter de regler, der er udstedt i medfør af *stk. 1* (kompensationen). Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne for beløbene.

Bestemmelsen omfatter alle offentlige ydelser og indebærer, at der skal bortses fra kompensation for forurening og gener fra Cityringens byggepladser ved tilkendelse, beregningen af størrelsen og udbetalingen af disse ydelser.

Ydelseslovgivningen betinger ofte ydelserne af indkomstgrundlag eller formue, ligesom størrelsen af ydelsen er afhængig heraf. F.eks. bestemmer lov om aktiv socialpolitik § 14, at kommunen som udgangspunkt ikke kan yde hjælp, hvis ansøgeren har formue, som kan dække det økonomiske behov. Det følger desuden af lovens § 30, at ansøgerens indtægter som udgangspunkt skal trækkes fra i hjælpen. §§ 31-33 indeholder dog en række modifikationer til dette udgangspunkt, f.eks. skal der ikke foretages fradrag i hjælpen for invaliditetsydelse, visse legater samt erstatninger for tab af erhvervsevne og de indtægter, der hidrører herfra. Fremover vil kompensation udbetalt efter regler fastsat i medfør af *stk. 1* skulle holdes ude af vurderingen efter bl.a. lov om aktiv socialpolitik. Tilsvarende gælder andre ydelser fra det offentlige, herunder pension efter lov om social pension, jf. lovbekendtgørelse nr. 1116 af 23. september 2013 om social pension, og boligstøtte efter lov om individuel boligstøtte, jf. lovbekendtgørelse nr. 34 af 18. januar 2013 om individuel boligstøtte.

Bestemmelsen gælder for alle beløb, som beboere modtager fra Metroselskabet I/S, enten som kompensation for gener som følge af anlægget af Cityringen eller i forbindelse med genhusning, herunder beløb til dækning af flytteudgifter, og beløb til brug for etablering af særlige og nødvendige indretninger mv. Lovforslaget har ikke betydning for andre beløb end kompensation og beløb, der er modtaget i forbindelse med genhusning. Beløb der ydes af Metroselskabet I/S til beboere i forbindelse med en aftale om, at Metroselskabet I/S overtager (køber) beboerens lejlighed, ejendom e.l., er således ikke omfattet.

Bestemmelsen fastslår endelig, at kompensation og øvrige beløb, herunder til genhusning, er skattefri. Kompensationen og beløbene medregnes ikke ved opgørelsen af modtagerens skattepligtige indkomst.

Efter *stk. 6* indebærer regler udstedt i medfør af *stk. 1*, herunder om genhusning, at forurening og gener fra anlægget af Cityringen 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 byggepladserne. De øvrige regler i kapitel 9 finder heller ikke anvendelse.

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

#### Til § 14 c

Bestemmelsen indebærer, at grundvandsarbejder, herunder etablering af boringer, bortledning af grundvand eller anden sænkning af grundvandsstanden, tilførsel af vand til grundvandet og bortskaffelse af overskudsvand, først må foretages af Metroselskabet I/S efter tilladelse fra kommunalbestyrelsen.

Bestemmelsen fraviger den almindelige tilladelsesordning i f.eks. vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven §§ 19 og 28 og de dertil knyttede regler i bekendtgørelser udstedt i medfør af de nævnte love, herunder især bekendtgørelse om vandindvinding og vandforsyning, boringsbekendtgørelsen samt spildevandsbekendtgørelsen. Metroselskabet I/S retter henvendelse med en ansøgning om tilladelse til de påkrævede grundvandsarbejder. Kommunalbestyrelsen meddeler herefter en tilladelse, der indeholder de nærmere vilkår for boringer, oppumpning, bortledning, grundvandssænkninger eller bortskaffelse i øvrigt af grundvand i anlægsfasen. Der tilsigtes ikke nogen realitetsændring i de krav, der stilles til Cityring-byggeriet i forhold til grundvand. Kommunerne påser således som miljø- og grundvandsmyndighed, at der i tilladelsen stilles samme krav, som kommunen normalt vil stille efter miljøbeskyttelsesloven og vandforsyningsloven.

De omhandlede grundvandsarbejder forudsætter i nogle tilfælde forudgående VVM-vurdering og tilladelse, som i dag er givet efter den nugældende lovs § 4, *stk. 2* og *3*. De miljømæssige konsekvenser af håndteringen af grundvand i anlægsfasen er derfor beskrevet og vurderet i VVM-redegørelsen fra 2008. Kommunalbestyrelsen eller miljøministeren (Naturstyrelsen eller

Miljøstyrelsen) skal tage udgangspunkt heri, når der i tilladelsen skal fastsættes krav og foranstaltninger til beskyttelse af grundvandet og omgivelserne, som svarer til, hvad der ville være stillet efter vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven. Den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 6, om supplerende VVM-procedure finder dog anvendelse ved ændringer i håndteringen af grundvand i anlægsfasen i forhold til det tidligere vurderede. Der henvises i den forbindelse til det anførte i de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1 ovenfor samt bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 2.

Metroselskabet I/S kan indbringe kommunalbestyrelsens afgørelse for miljøministeren eller den, ministeren bemyndiger dertil. Miljøministerens afgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed. Har miljøministeren bemyndiget en anden myndighed til at træffe afgørelse, kan dennes afgørelse hverken indbringes for miljøministeren eller for anden administrativ myndighed. Afgørelsen kan ikke indbringes for miljøministeren af andre end Metroselskabet I/S. Ved afslag på tilladelse, som kan indbringes for miljøministeren, forstås også de tilfælde, hvor kommunalbestyrelsen ikke træffer afgørelse inden for en rimelig tid, efter at Metroselskabet I/S har indgivet en fyldestgørende ansøgning om de omhandlede grundvandsarbejder.

Afgørelserne fra miljøministeren eller den, der bemyndiges hertil, og kommunalbestyrelserne kan indbringes for domstolene efter de almindelige regler og den foreslåede § 17 b, jf. lovforslagets § 1, nr. 8.

Bestemmelsen tilsigter ikke at have betydning for de tilladelser, som allerede er meddelt, idet disse forbliver i kraft. Bestemmelsen indebærer alene en fravigelse af tilladelseskrav i forhold til grundvandsarbejderne i vandforsyningsloven og miljøbeskyttelsesloven, og den indebærer derfor ikke ændringer i lovenes øvrige regler, herunder f.eks. vandforsyningslovens regler om erstatningspligt for skader som forvoldes ved forandring af grundvandsstanden, jf. denne lovs § 28.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.4.

*Stk. 2* fastslår, at undtagelsesbestemmelsen i § 26, stk. 2, i lov om vandforsyning for tilladelse til visse grundvandsarbejder også gælder for tilladelser efter stk. 1.

Af *stk. 3* fremgår, at også andre arbejder omfattet af miljøbeskyttelseslovens § 19 kan foretages efter tilladelse fra kommunalbestyrelsen efter samme regler som i stk. 1.

I forbindelse med anlægget af Cityringen er der i dag bl.a. givet tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19 til såkaldt produktanvendelse på jorden, hvilket er en forudsætning for etableringen af alle de underjordiske konstruktioner. Efter miljøbeskyttelseslovens regler i dag kan sådanne tilladelser indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet, som kan bestemme, at en klage skal tillægges opsættende virkning. Manglende tilladelser og opsættende virkning kan berøre mulighederne for at foretage de nødvendige tætninger og opførelse af de underjordiske konstruktioner og dermed sikre effektiv fremdrift af tunnelboremaskinerne.

Bestemmelsen indebærer, at den samme ordening for myndighedsbehandlingen, som for grundvandsarbejderne efter stk. 1, også gælder for disse tilladelser. Ligesom i forhold til grundvandsarbejderne er det forudsætningen, at kommunalbestyrelsen ved afgørelse om tilladelse

efter bestemmelsen skal stille samme krav og vilkår, som ville være stillet efter miljøbeskyttelsesloven.

Til nr. 8

Til § 17 a.

Bestemmelsen fastslår, at transportministerens afgørelser vedrørende VVM- og SMV-spørgsmål ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed. Normalt kan sådanne afgørelser indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet. Den retstilstand er i overensstemmelse med Natur- og Miljøklagenævnets afgørelse af 5. februar 2014, hvorefter transportministerens afgørelser efter Cityringloven om VVM ikke kan indbringes for nævnet.

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

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

Til § 17 b.

Bestemmelsens *stk. 1* fastslår, at afgørelser efter loven kan indbringes for domstolene dels af enhver med retlig interesse og dels af visse foreninger og organisationer på miljøområdet.

Bestemmelsen har bl.a. til formål at opfylde kravene i VVM-direktivets artikel 11 og Århuskonventionens artikel 9. Af disse følger, at visse foreninger og organisationer på miljøområdet skal tillægges adgang til at indbringe visse afgørelser for enten et administrativt klagenævn eller for domstolene. Denne adgang gælder uanset, om disse foreninger mv. normalt efter national ret har retlig interesse heri. Lovforslagets øvrige regler indebærer, at en række afgørelser på miljøområdet som vedrører Cityringen ikke længere kan indbringes for Natur- og Miljøklagenævnet som uafhængigt administrativt klagenævn. Den foreslåede bestemmelse sikrer derfor, at de berettigede foreninger og organisationer i stedet har ret til at indbringe transportministerens, miljøministerens eller en kommunes afgørelser efter loven for domstolene.

Efter *stk. 2* skal den, der indbringer en afgørelse efter stk. 1, og som taber helt eller delvist, kunne fritages for at erstatte modpartens - dvs. statens eller kommunens - udgifter til sagen (sagsomkostninger), hvis det må antages, at sagen i modsat fald bliver uoverkommeligt dyr for vedkommende. Bestemmelsen supplerer den almindelige bestemmelse i retsplejelovens § 312, stk. 2, hvorefter retten generelt kan fritage den tabende part, jf. retsplejelovens § 313, for at erstatte modpartens sagsomkostninger, hvis særlige grunde taler for det. Udtrykket "udgifter til retssagen" skal forstås i på samme måde som i retsplejelovens § 312.

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

Ved gennemførelsen af konventionen og VVM-direktivet i dansk ret har det - som nævnt i afsnit 7 i de almindelige bemærkninger - hidtil været antaget, at de danske regler om domstolsprøvelse, herunder om omkostningsfordeling efter retsplejelovens § 312 og fri proces efter retsplejelovens kapitel 31, i almindelighed lever op til kravene. Bestemmelsen må derfor antages kun at skulle anvendes undtagelsesvist.

Det bemærkes, at der ikke hermed er taget stilling til, hvilke eventuelle supplerende regler i forhold til retsplejelovens regler der generelt måtte være behov for i lyset af de afsagte EU-domme, idet den nærmere analyse heraf udestår. Bestemmelsen gælder således alene for sager efter cityringsloven.

### *Til § 2*

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

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

### *Til § 3*

Cityring-loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.