

UDKAST TIL

Forslag

til

Lov om rammer for anlæg af Fremtidens S-bane

Kapitel 1

Projektering og anlæg

§ 1. DSB med dertilhørende datterselskaber bemyndiges til at undersøge, projektere og etablere de nødvendige anlægsprojekter med henblik på at gennemføre omlægningen af den eksisterende S-bane til et fuldautomatisk førerløst transportsystem (Programmet Fremtidens S-bane).

Stk. 2. Den geografiske udstrækning af Programmet Fremtidens S-bane fremgår af lovens bilag 1.

Kapitel 2

Miljømæssige vurderinger

§ 2. Jernbanelovens kapitel 6 a finder anvendelse i forbindelse med gennemførelse af Programmet Fremtidens S-bane, jf. § 1.

§ 3. Anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projekternes indvirkninger på miljøet, jf. § 2.

Kapitel 3

Fravigelse af anden lovgivning

§ 4. Anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane kræver ikke godkendelse, tilladelse eller dispensation efter § 33, i lov om miljøbeskyttelse, § 35, stk. 1, i lov om planlægning, §§ 26 a, 50 og 65, stk. 1-3, jf. §§ 3 og 16-18, i lov om naturbeskyttelse og §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove.

§ 5. Reglerne i lov om planlægning kapitel 4 og 5 samt kapitel 8 og 8 a i museumsloven finder ikke anvendelse på anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane.

§ 6. Hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i §§ 4 og 5 varetages ved gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane af DSB efter denne lov, jf. dog § 7.

§ 7. Hensynene bag lov om naturbeskyttelse §§ 16-18 og lov om planlægning § 35, stk.1, fraviges ved anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane.

§ 8. Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojekter omfattet af § 1, som træffes efter lov om forurennet jord, lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer, lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, lov om skove, lov om vandløb, med undtagelse af kapitel 13, og lov om jagt og vildtforvaltning eller regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages af DSB til by-, land- og transportministeren.

Stk. 3. By-, land- og transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane.

Stk. 4. By-, land- og transportministerens afgørelser i klagesager efter stk. 2, og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 5. By-, land- og transportministeren kan til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3, fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af de forhold, der reguleres efter lovene nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form.

Stk. 6. De kommunale tilsynsmyndigheder fører ikke tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

Kapitel 4

Regler om støj, vibrationer og kompensation

§ 9. By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om støj og vibrationer fra anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane.

Stk. 2. Regler fastsat i medfør af stk. 1 kan fravige regler om støj og vibrationer i lov om miljøbeskyttelse samt regler vedrørende støj og vibrationer udstedt i medfør heraf.

§ 10. By-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om kontant kompensation til beboere eller tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem, som er naboer til anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane, og som er omfattet af regler udstedt efter § 9, stk. 1.

Stk. 2. Pengebeløb ydet efter reglerne i stk. 1 indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.

Kapitel 5

Ledningsarbejder

§ 11. Arbejder på ledninger i eller over arealer i områder, hvor Programmet Fremtidens S-bane skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af DSB med dertilhørende datterselskaber under gennemførelsen, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt i følgende tilfælde

- 1) Ved aftale,
- 2) Ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom
- 3) Ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40, i lov om vandforsyning m.v.

Stk. 3. Arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særligt aftalt eller fremgår af stk. 2.

§ 12. I forbindelse med gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane, skal DSB med dertilhørende datterselskaber tage hensyn til ledninger omfattet af § 11 og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Stk. 2. Kan der ikke opnås enighed mellem DSB og ejere af ledninger omfattet af § 11 om, hvordan planlagt anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan by-, land- og transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte ledningsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 3. By-, land- og transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejers regning.

§ 13. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 11 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet af § 12 afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom anvendelse.

Kapitel 6

Tilsyn

§ 14. By-, land- og transportministeren fører tilsyn med, at DSB overholder bestemmelserne i denne lov med undtagelse af § 9, samt regler udstedt, og afgørelser truffet, i medfør heraf.

Stk. 2. By-, land- og transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen til at føre tilsyn med, at DSB overholder regler udstedt samt afgørelser truffet i medhør af § 9.

Stk. 3. By-, land- og transportministeren kan, som led i udøvelse af tilsynet efter stk. 1, udstede påbud til DSB om at gennemføre anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane inden for rammerne af denne lov, regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf samt de udførte vurderinger af projekternes indvirkninger på miljøet, jf. § 2.

Kapitel 7

Delegation

§ 15. By-, land- og transportministeren kan bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser efter § 10 og regler udstedt i medfør af § 10, herunder til at træffe afgørelser efter disse regler.

§ 16. By-, land- og transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen til at udøve tilsynet efter § 14. Ministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om, at afgørelser truffet af Trafikstyrelsen, som ministeren har henlagt tilsynet til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller påklages til anden administrativ myndighed.

§ 17. DSB med dertilhørende datterselskaber kan overlade sine beføjelser efter denne lov i nærmere bestemt omfang til Banedanmark.

Kapitel 8

Domstolsprøvelse

§ 18. Søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov og forskrifter udstedt i medfør af loven, skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten og offentliggjort.

Stk. 2. Ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Kapitel 9

Straf

§ 19. Manglende efterkommelse af påbud udstedt efter § 14, stk. 3, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Stk. 2. I forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan der fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af forskrifterne.

Stk. 3. Der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Kapitel 10

Ikrafttræden

§ 20. Loven træder i kraft den 1. juni 2027.

Stk. 2. By-, land- og transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Kapitel 11

Ændringer i anden lovgivning

§ 21. I ligningsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1500 af 24. november 2025, som senest ændret ved § 2 i lov nr. 763 af 8. september 2026 foretages følgende ændring:

1. I § 7, *nr. 38*, ændres » og §§ 2 og 3 i lov om opgradering af Øresundsbanen« til: », §§ 2 og 3 i lov om opgradering af Øresundsbanen og §§ 9 og 10 i lov om rammer for anlæg af Fremtidens S-bane«.

§ 22. I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 1313 af 26. november 2024 som ændret ved § 2 i lov nr. 1785 af 29. december 2025, foretages følgende ændringer:

1. Efter kapitel 3 indsættes:

»Kapitel 3 a

Overdragelse af aktiver og tilknyttede rettigheder og forpligtelser på S-banen fra Banedanmark til DSB

§ 13 a. Aktiver og tilknyttede rettigheder og forpligtelser på S-banen, kan overdrages fra Banedanmark til DSB efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg.

Stk. 2. Ved overdragelsen efter stk. 1 forhøjes DSB's egenkapital med værdien af det indskudte nettoaktiv.

§ 13 b. Der udarbejdes forud for overdragelsen en vurderingsberetning, som fastsætter værdien af S-baneaktiverne.

Stk. 2. Vurderingen af de i § 13 a nævnte aktiver foretages på grundlag af aktivernes nedskrevne genanskaffelsesværdi.

Stk. 3. Vurderingsberetningen afgives af en godkendt revisor eller anden uafhængig sagkyndig, der er udpeget af by-, land- og transportministeren.

§ 13 c. DSB skal ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst ikke medregne nettoværdien af de aktiver, rettigheder og forpligtelser, som modtages fra Banedanmark, jf. § 13 a.

Stk. 2. Aktiver, der overdrages til DSB i 2027, anses for anskaffet af DSB den 1. januar 2027. Den skattemæssige anskaffelsessum for de modtagne aktiver fastsættes til den værdi, der er fastsat efter § 13 b, stk. 2. Bestemmelsen ændrer ikke tidspunktet for ejerskabets overgang.

§ 13 d. By-, land- og transportministeren kan beslutte, at bestemmelserne i §§ 13 a, 13 b og 13 c finder anvendelse, hvis der på et senere tidspunkt identificeres aktiver eller rettigheder og forpligtelser i Banedanmark, som vedrører S-banens drift eller videre udvikling. Sådanne overdragelser forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse forud for overdragelsen.

Stk. 2. S-baneaktiver, som DSB eller dets datterselskaber overtager fra staten, skal, med mindre by-, land- og transportministeren efter forhandling med finansministeren beslutter andet, tilbydes staten, hvis DSB eller dets datterselskaber ikke længere kan anvende aktivet til jernbaneformål.

Stk. 3. DSB kan overføre S-baneaktiviteter til et datterselskab. Selskabet er omfattet af bestemmelserne i denne lov.«

Bilag 1 – Strækninger omfattet af Programmet Fremtidens S-bane

Bilag 1 - Linjeføringer omfattet af Fremtidens S-bane



Bemærkninger til lovforslaget
Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets baggrund
3.	Lovforslagets hovedpunkter
3.1.	Programmet Fremtidens S-bane
3.1.1	Miljøkonsekvenser
3.2.	Beskrivelser af anlægsprojekter for Programmet Fremtidens S-bane
3.2.1.	Hegn og barrierer langs banen
3.2.2.	Justering af perronforkanter
3.2.3.	Støttesystemer på stationer
3.2.4.	Etablering af føringsveje til kabler
3.2.5.	Opstillingsspor til nye S-tog
3.2.6	Opgradering af kørestrømsanlæg
3.3.	Miljømæssige vurderinger
3.3.1.	Gældende ret
3.3.2.	By, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3.4	Forholdet til anden lovgivning
3.4.1	Gældende ret
3.4.2.	By, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3.5	Regulering af støj og vibrationer

3.5.1	Gældende ret
3.5.2	By-, Land og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3.6.	Ledninger
3.6.1.	Gældende ret
3.6.2.	By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3.7	Skattefritagelse ved udbetaling af kompensation
3.7.1	Gældende ret
3.7.2	By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
3.8	Overdragelse af aktiver og forpligtelser på S-banen fra Bannedanmark til DSB
3.8.1.	Gældende ret
3.8.2.	By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning
4.	Konsekvenser for FN's verdensmål
5.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
6.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
7.	Administrative konsekvenser for borgerne
8.	Klimamæssige konsekvenser
9.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser
10.	Forholdet til EU-retten
11.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.

12.	Sammenfattende skema
-----	----------------------

UDKAST

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at fastsætte de retlige rammer for, at DSB med dertilhørende datterselskaber kan gennemføre de nødvendige anlægsprojekter i forbindelse med omlægningen af den eksisterende S-bane til et fuldautomatisk førerløst transportsystem (Programmet Fremtidens S-bane).

Omlægningen af S-banen til automatiseret drift skal give mulighed for større fleksibilitet i den daglige driftsafvikling, øget passagerkapacitet som følge af en højere driftsfrekvens samt en forbedret kundeoplevelse. Programmet Fremtidens S-bane forudsætter desuden etablering af niveaufri ind- og udstigning.

Omlægningen af S-banen skal gavne vækst og mobilitet i hovedstadsområdet og sikre at S-banen fortsat kan bidrage til et klimavenligt bymiljø. Den skal skabe rum for flere passagerer og dermed mindske trængslen, både i trafikken på vejene og i de fyldte S-tog især i myldretiderne.

Programmet Fremtidens S-bane er en samlebetegnelse for en række projekter for S-banen og et element i gennemførslen af sektoroverdragelsen på S-banen, hvor DSB skal være infrastrukturforvalter, jf. kapitel 7 a i jernbaneloven (lov nr. 1785 af 29. december 2025).

Overordnet består Programmet Fremtidens S-bane af en række projektspor, der tilsammen skal muliggøre, at DSB kan indføre automatiseret førerløs drift på S-banen. Programmet omfatter indkøb af nye tog, indkøb af understøttende systemer, opgradering af signalsystemet, opgradering af infrastrukturen og overdragelse af sektoransvar.

Lovforslaget vil skulle sikre programmets fremdrift, da en manglende gennemførelse og forsinkelse vil indebære betydelige samfundsøkonomiske konsekvenser. Programmet vil skulle leve op til de krav, der følger af natur- og miljølovgivningen med de ændringer, som fremgår af denne lov.

Programmet fordrer indhentelse af en række myndighedsgodkendelser i form af dispensationer og tilladelser både fra statslige myndigheder samt berørte kommuner langs strækningen af S-banenettet. For Ringbanen (strækningen mellem København Syd og Hellerup) er der identificeret et behov for at hente en række tilladelser, herunder i medfør af lov om miljøbeskyttelse § 19 samt jordforureningslovens § 8 blandt andet hos Københavns Kommune samt Frederiksberg Kommune. Idet Fremtidens S-bane kommer til at være et program, som over en længere årrække strækker sig over alle kommuner langs S-banenettet, vil kommunernes særskilte vurdering og afgørelser af ansøgninger medføre en risiko for forsinkelse og

fordyrelse af Programmet Fremtidens S-bane og dermed ultimativt en risiko for gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane.

Med lovforslaget foreslås det, at DSB bemyndiges til at gennemføre Programmet Fremtidens S-bane, hvorved selskabet vil være anlægsmyndighed og bygherre på de anlægsprojekter, som er nødvendige for gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane. DSB kan med lovforslaget overlade sine beføjelser i nærmere bestemt omfang til Banedanmark.

Banedanmark har på vegne af DSB, og forud for lovforslaget, udarbejdet en strategisk miljøvurdering af programmet for Fremtidens S-bane efter reglerne i miljøvurderingsloven. Dette for at få tidlig offentlighed omkring programmet og få belyst de samlede miljøkonsekvenser tidligt, før projekteringen af anlægsprojekterne på de enkelte S-banestrækninger igangsættes. Med lovforslaget foreslås det ikke, at der skal gives en samlet tilladelse til at gennemføre programmet, idet tilladelser til de konkrete anlægsprojekter vil skulle blive indhentet administrativt. Lovforslaget indebærer således, at Trafikstyrelsen i overensstemmelse med reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a er miljømyndighed i forhold til projekterne i Programmet Fremtidens S-bane. DSB skal derfor som bygherre på fyldestgørende og retvisende måde stille oplysninger om projekternes miljøeffekter til rådighed for Trafikstyrelsen, der som miljøvurderingsmyndighed skal udstede de fornødne tilladelser og desuden føre tilsyn med, at DSB lever op til de givne tilladelser.

Det foreslås med lovforslaget, at by-, land- og transportministeren kan fravige regler om støj og vibrationer i lov om miljøbeskyttelse i relation til Programmet Fremtidens S-bane. Dette skal medvirke til at sikre, at anlægsprojekterne kan gennemføres, herunder uden væsentlig forsinkelse eller fordyrelse. Samtidig foreslås det med lovforslaget, at by-, land- og transportministeren gives hjemmel til at kunne fastsætte regler om kontant kompensation til borgere eller tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem, som er naboer til anlægsprojekterne. Det er intentionen, at by-, land- og transportministeren vil delegere denne kompetence til DSB med tilhørende datterselskaber.

Endvidere foreslås det med lovforslaget, at der skabes det nødvendige hjemmelsgrundlag til at gennemføre ledningsomlægninger i forbindelse med gennemførelse af programmet.

De første fuldautomatiske S-tog forventes sat i drift på linje F mellem København Syd og Hellerup i 2032. Den præcise udrulning på de øvrige strækninger på S-banen er endnu ikke fastlagt, men det forventes at størstedelen af arbejderne kan udføres i aften/natspærringer samt i weekender. Programmet forventes at være endeligt udrullet omkring 2040.

2. Lovforslagets baggrund

Det fremgår af aftale om Infrastrukturplan 2035 af 28. juni 2021 mellem Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige (trådt ud af aftalen maj 2022), Liberal Alliance, Kristendemokraterne (ikke længere i Folketinget) og Alternativet at:

”Parterne er enige om, at etablering af automatiseret metrodrift på S-banen, udgør et væsentligt element i at kunne løfte den kollektive transport i hele hovedstadsområdet, og parterne er enige om, at DSB skal fortsætte arbejdet med at forberede overgangen til automatiseret metrodrift på S-banen på baggrund af DSB’s beslutningsoplæg for Fremtidens S-bane fra april 2021.

Parterne noterer sig endvidere, at der senest inden udløb af den nuværende kontrakt med DSB med udgangen af 2024 skal indgås en kontrakt mellem staten og DSB om omstilling af S-banen til automatiseret metrodrift i forbindelse med indkøbet af næste generations S-togsmateriel”.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1 Programmet Fremtidens S-bane

Beslutningen om at fuldautomatisere S-banen har sammenhæng med det nye signalsystem, som bl.a. øger kapaciteten på S-banen, fordi togene kan køre med kortere afstand. Hertil kommer, at DSB i de kommende år står over for en udskiftning af de eksisterende S-tog, der fra 2026 vil overskride deres oprindeligt forventede levetid. DSB har i forlængelse heraf med inddragelse af forligskredsen bag aftale om Infrastrukturplan 2035 gennemført udbud af nyt togmateriel og understøttende systemer.

Med lov nr. 1785 af 29. december 2025 om ændringen af jernbaneloven og lov om DSB er indsat bestemmelser, som sikrer de første skridt mod, at DSB kan overtage sektoransvaret fra Banedanmark på S-banen, herunder gennemføre ekspropriation i forbindelse med Programmet Fremtidens S-bane. DSB kommer i den nye organisering til at være infrastrukturforvalter for S-banen.

3.1.1. Miljøkonsekvenser

Banedanmark har på vegne af DSB udarbejdet en miljøvurdering af Programmet for Fremtidens S-bane efter reglerne i miljøvurderingsloven. I den sammenfattende redegørelse fra vurderingen konkluderes det, at der på det overordnede niveau ikke er identificeret miljøpåvirkninger, som har nødvendiggjort tilpasning af programmet. Miljøpåvirkningerne vurderes

samlet set at være acceptable i forhold til gældende nationale og internationale beskyttelsesbestemmelser.

Vurderingen forudsætter, at der i efterfølgende anlægsprojekter om nødvendigt kan iværksættes afværgende foranstaltninger. Forslag til afværgeforanstaltninger i miljørapporten vedrører bl.a. fem nye faunapassager på linjerne København H-Hillerød, Svanemøllen-Farum og Valby-Frederikssund.

Loven indebærer, at Trafikstyrelsen i overensstemmelse med reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a er miljømyndighed i forhold til projekterne i programmet Fremtidens S-bane. DSB skal derfor som bygherre på fyldestgørende og retvisende måde stille oplysninger om projekternes miljøeffekter til rådighed for Trafikstyrelsen, der som miljøvurderingsmyndighed skal udstede de fornødne tilladelser og desuden føre tilsyn med, at DSB lever op til de givne tilladelser. Herudover vil Banedanmark supplere DSB som infrastrukturforvalter på Fremtidens S-bane. Banedanmark har betydelig erfaring med planlægning og gennemførelse af større og komplekse anlægsprojekter på jernbaneinfrastrukturen, herunder kompetencer inden for miljøområdet og erfaring med udarbejdelse af miljøredegørelser og den efterfølgende implementering.

3.2. Beskrivelser af anlægsprojekter for Programmet Fremtidens S-bane

S-banen består af 170 km dobbeltspor og 87 stationer, som løber igennem 24 kommuner. Der er seks linjer, der udgår fra København og har endestationer i Klampenborg, Hillerød, Farum, Frederikssund, Høje Taastrup og Køge, samt Ringbanen mellem Hellerup og København Syd. Der foretages cirka 357.000 rejser på hverdage fordelt på cirka 1.100 afgang.

Det er alle strækninger og tilstødende arealer til S-banen, der er omfattet af lovforslaget. Strækningerne fremgår af oversigtskortet, indsat som bilag 1.

Pr. 1. januar 2027 overtager DSB sektoransvaret for S-banen fra Banedanmark. Dette indebærer blandt andet, at DSB bliver infrastrukturforvalter for hele S-banen, og derved overtager signalsystemet, trafikstyringen, IT-systemer, økonomisk ansvar for hele S-banen, infrastrukturforvalterskabet samt det overordnede sikkerhedsmæssige ansvar. Nærværende lovforslag omhandler rammerne for de nødvendige anlægsprojekter, der skal til for at opgradere infrastrukturen i forbindelse med gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane. Således indebærer opgraderingen af infrastrukturen en række anlægsprojekter, der geografisk skal udføres i samme anlægsområder (tid og sted) både langs skinnerne og på stationerne, som forudsætning for, at førerløs drift efterfølgende kan tages i brug.

Opgraderingen af infrastrukturen vedrører blandt andet:

- Hegn og barrierer langs banen, herunder etablering af faunapassager og ombygning af eksisterende underføringer
- Justering af perronforkanter på stationer til overholdelse af sikkerhedskrav
- Støttesystemer på stationer til trafikinformation til passagererne, overvågningskameraer m.v.
- Etablering af føringsveje til kabler m.v. til understøttende systemer, herunder etablering af nye teknikhytter ved alle stationer
- Opstillingsspor til nye S-tog
- Opgradering af kørestrømsanlægget og omformerstationer
- Mindre infrastrukturmæssige tilpasninger

3.2.1. Hegn og barrierer langs banen

Formålet med at etablere barrierer langs S-banen er at sikre tilstrækkelig forebyggelse af kollisioner mellem tog og genstande, personer eller større dyr, dels for at undgå personskade, materielskade og dræbte dyr og dels for at opretholde togenes regularitet.

DSB har vurderet, at der er behov for fysiske barrierer (f.eks. hegn) på en større del af S-togsnettet for at sikre, at personer og dyr ikke utilsigtet får adgang til banen. Der planlægges f.eks. hegn for enden af perroner på stationer, hvor der i dag kun er skiltning. På en del af strækningerne er der allerede eksisterende hegn, eller banen er svært tilgængelig pga. bygninger, skråninger eller tæt beplantning, som vil udgøre en tilstrækkelig barriere.

Hegn forventes placeret på enten den ene eller begge sider af S-banen. Højden af hegnet forventes som udgangspunkt 120 cm eller 140 cm, men kan på strækninger efter behov være op til 2 meter højt. Der etableres såkaldte vildtspring på de strækninger, hvor der hegnes med vildthegegn, og hvor det i øvrigt vurderes nødvendigt.

For at kompensere for den barriereeffekt en indhegning af S-banen medfører for dyrelivet, er der herudover foreløbigt vurderet et behov for fem faunapassager. Endeligt omfang og placering af faunapassager vil blive fastlagt som en del af de eventuelt kommende miljøkonsekvensvurderinger for de enkelte strækninger.

3.2.2. Justering af perronforkanter

På stationerne vil DSB's anskaffelse af nye S-tog udgøre en udfordring i forhold til afstanden mellem de nye tog og eksisterende perroner, da de nye tog vil have andre dimensioner end de eksisterende tog. Desuden varierer perronforkanternes placering og giver dermed forskellig afstand til toget. Derfor skal det sikres, at der ikke bliver for store afstande mellem perronforkant og tog.

DSB overvejer flere mulige løsninger, herunder justering af perronhøjden ved installation af forhøjninger af dele af perronerne, der bidrager til niveaufri ind- og udstigning for at lette adgangen for personer med nedsat mobilitet. DSB overvejer også brug af såkaldte ”gap-fillers”, som en mulig løsning til at mindske horisontale mellemrum og sikre en sikker overgang for passagererne.

3.2.3. Støttesystemer på stationer

Støttesystemer på stationerne omfatter passagerinformation, nødstopknapper, service- og alarmkald, videoovervågning samt detekteringssystem på perronerne.

Der skal f.eks. etableres et system til at detektere personer og genstande/objekter, så person-påkørsler og eventuelle afsporing undgås. Systemet skal tilkobles til signalsystemet, og skal kunne sende alarmer til trafikkontrollårnet med henblik på eventuelt stop af togtrafikken.

Detekteringssystemet består af sensorer til detektering samt forventelig et videobaseret system til understøttelse af trafikstyringens frigivelse af alarmer i det fuldautomatiske signalsystem. Der forventes at skulle etableres master m.v. på stationerne til opsættelse af sensorer, kameraer m.v.

Det vurderes at etablering og drift af de understøttende systemer ikke medfører væsentlige miljøpåvirkninger. Der kan være behov for at arbejde om natten i anlægsfasen. Den miljømæssige påvirkning af dette vil i nødvendigt omfang blive vurderet i forbindelse med senere VVM-screeninger og miljøkonsekvensvurderinger af de enkelte strækninger, når der er større kendskab til omfanget af anlægsarbejder, arbejdstider m.m.

3.2.4. Etablering af føringsveje til kabler

På de frie strækninger omfatter Programmet Fremtidens S-bane etablering af kabler langs sporene mellem stationerne på hele S-banen. Kablerne skal etableres for at sikre datainfrastruktur til støttesystemerne.

Samlet er der tale om flere hundrede kilometer kabler og underføringer samt portalmaster. Hertil skal sikres strømforsyning til ca. 90 nye teknikhytter, der forbinder netværkene langs S-banen.

Der er behov for føringsveje både på stationer og på fri strækning. På stationer vil der være anlægsarbejde på perronerne og de omkringliggende spor.

3.2.5. Opstillingsspor til nye S-tog

I forbindelse med Fremtidens S-bane vil der være behov for yderligere opstillingsspor, der består af vende- og parkeringsspor for S-togene, når de ikke indgår i køreplanen.

I dag er behovet for opstilling af eksisterende tog cirka 10 km. Når de 226 nye fuldautomatiske tog tages i brug, forventes behovet at stige til cirka 13 km. Derfor forventes der at blive udpeget nye opstillingsspor f.eks. ved Hellerup Station. Det forventes som udgangspunkt ikke, at der skal anlægges nye spor til brug for ekstra opstillingskapacitet, men at der i stedet ændres på anvendelsen af eksisterende spor. Der vil være behov for opsætning af køreledningsmaster med ca. 30 meters mellemrum på de spor, der udpeges som nye opstillingsspor.

3.2.6 Opgradering af kørestrømsanlægget samt omformerstationer

I forbindelse med indkøbet af de nye fuldautomatiske tog øges kapaciteten på hele S-togsnetværket til gavn for passagererne. De nyindkøbte tog har en anden konstruktion end de gamle S-tog og i en kombination med et øget antal afgang, vil der være behov for at opgradere kørestrømsanlægget for at sikre tilstrækkelig strømforsyning til at kunne afvikle de nye køreplaner. Omfanget af anlægsarbejderne er ikke fuldt belyst, men både kørestrømsanlægget og omformerstationerne vil skulle opgraderes, hvoraf nogle omformerstationer muligvis skal placeres på nye lokationer med midlertidig eller permanent ekspropriering til følge.

3.2.7 Mindre infrastrukturmæssige tilpasninger

Foruden ovenstående ændringen af infrastrukturen forventes der behov for at gennemføre en række mindre infrastrukturprojekter som led i tilpasning til fuldautomatiseret drift. Det kan eksempelvis drejer sig om opgradering af sporstoppere, tilpasning af Klampenborg Station, tilpasning af Høvelte Station, ændrede perronmarkeringer og skiltning m.v.

3.3. Miljømæssige vurderinger

3.3.1. Gældende ret

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) er for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter

implementeret i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf¹. Det gælder for etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

Formålet med jernbanelovens kapitel 6 a er at sikre et højt miljøbeskyttelsesniveau og bidrage til integrationen af miljøkonsekvensvurderinger i forbindelse med planlægningen og udførelsen af statslige jernbaneprojekter, samt at der under inddragelse af offentligheden tages hensyn til projektets sandsynlige væsentlige indvirkning på miljøet, herunder den biologiske mangfoldighed, befolkningen, menneskers sundhed, flora, fauna, jordbund, jordarealer, vand, luft, klimatiske faktorer, materielle goder, landskab, kulturarv, herunder kirker og deres omgivelser og arkitektonisk og arkæologiske arv, større menneske- og naturskabte katastroferisici og ulykke og ressourceeffektivitet og det indbyrdes forhold mellem disse faktorer, jf. jernbanelovens § 1, stk. 3.

3.3.2. By, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Banedanmark har forud for de kommende konkrete anlægsprojekter tilknyttet Programmet Fremtidens S-bane på vegne af DSB gennemført en indledende miljøvurdering af planer/programmer efter SMV-direktivets regler om miljøvurdering af planer/programmer, der er implementeret i afsnit II om miljøvurdering af planer og programmer i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Programmet muliggør et udfaldsrum for potentielle miljøpåvirkninger, som er vigtige at identificere, for at kunne konkretisere anlægsprojekterne for de enkelte strækninger på en måde, så de væsentligste miljøpåvirkninger senere kan undgås eller afværges.

Det er væsentligt at bemærke, at den gennemførte SMV-miljøvurdering efter miljøvurderingsloven ikke udgør en tilladelse til at igangsætte anlægsarbejder. Programmet udgør alene den overordnede ramme i processen mod realisering af førerløs S-togsdrift.

Der er ikke tale om en lovmæssig forpligtelse, men vurderingen er foretaget på baggrund af et ønske om en overordnet samlet vurdering af programmets miljømæssige konsekvenser, med henblik på en samlet offentlig høring af vurderingen for programmet.

For så vidt angår de enkelte anlægsprojekter i Programmet Fremtidens S-bane, er disse omfattet af reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a, da der er tale om statslige jernbaneprojekter omfattet af jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 3. Såfremt anlæggelsen af Fremtidens S-bane på enkelte strækninger forudsætter miljøkonsekvensvurdering af konkrete projekter, vil det være

¹ Bekendtgørelse om overvågning, samordnet procedure og offentliggørelse ved vurdering af virkning på miljøet (VVM) samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår statslige vej og jernbaneprojekter, jf. bekendtgørelse nr. 469 af 8. maj 2024

i medfør af de processuelle regler i jernbanelovens kapitel 6 a, at miljøkonsekvensvurderingen skal udarbejdes.

Forud for udførelsen af konkrete anlægsarbejder på de enkelte strækninger, sendes ansøgning om screening til Trafikstyrelsen i henhold til jernbaneloven. Trafikstyrelsen træffer herefter afgørelse om, hvorvidt der skal udarbejdes miljøkonsekvensvurderinger for de enkelte anlægsprojekter eller strækninger. Jernbanelovens § 38 b, stk. 3 giver mulighed for, at anlægsmyndigheden kan vælge, at et projekt ikke skal underlægges en VVM-screening, men derimod direkte underlægges en miljøkonsekvensvurdering. Denne mulighed indskrives i lovforslaget, således at anlægsmyndigheden kan gå direkte til udarbejdelse af en miljøkonsekvensrapport, hvis dette vurderes at være påkrævet, uden en forudgående VVM-screening, hvorved, der kan spares tid i projektets planlægning.

Nærværende rammelov udgør altså ikke, i modsætning til traditionelle anlægslove, en tilladelse i henhold til direktivet om projekters indvirkning på miljøet.

Lovforslagets § 2 henviser til jernbanelovens kapitel 6 a, samt regler udstedt i medfør heraf, som fastsætter rammerne for den miljømæssige behandling af etablering, udvidelse og ændringer i jernbaneanlæg, samt dertil knyttede projekter, der forventes at få væsentlige indvirkninger på miljøet.

Uagtet at der med lovforslaget fraviges en række plan- og miljørelaterede bestemmelser skal væsentlige miljøpåvirkninger belyses på sædvanlig vis efter jernbanelovens miljøvurderingsregler i jernbanelovens kapitel 6 a. Dette gælder også for miljøemner, der er omfattet af fravegen lovgivning. Dette indebærer, at DSB som bygherre på fyldestgørende og retvisende måde vil skulle stille oplysninger om projekternes miljøeffekter til rådighed for Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed. Disse oplysninger kan efter omstændighederne også omfatte forhold, der er reguleret efter anden lovgivning og fraveget med lovforslaget, hvorefter Trafikstyrelsen efter gældende lovgivning vil skulle træffe afgørelse om et givent projekt efter jernbanelovens kapitel 6 a.

Herudover vil Banedanmark supplere DSB som infrastrukturforvalter på fremtidens S-bane. Banedanmark har som infrastrukturforvalter betydelig erfaring med planlægning og gennemførelse af større og komplekse anlægsprojekter på jernbaneinfrastrukturen. Banedanmark vil således kunne bidrage med sine kompetencer i Programmet Fremtidens S-bane og vil bistå DSB i forbindelse med gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane.

Der er foreløbigt identificeret en række relevante miljøforhold på strækningerne:

- Støj fra anlægsarbejder (lov om miljøbeskyttelse § 42)
- Natura 2000-områder

- Fredninger (beskyttelse af dyr, planter, kulturspor og landskabet i et stykke natur + regulering af adgangen til det fredede område.) (lov om naturbeskyttelse kapitel 6)
- Beskyttet natur (lov om naturbeskyttelse § 3)
- Fortidsmindebeskyttelseslinje (lov om naturbeskyttelse § 18)
- Fredede fortidsminder (museumslovens § 29 e)
- Skovbyggelinje (lov om naturbeskyttelse § 17)
- Sø- og åbeskyttelseslinje (lov om naturbeskyttelse § 16)
- Beskyttet skov
- Fredskov

3.4. Forholdet til anden lovgivning

3.4.1. Gældende ret

Nedenfor gennemgås en række væsentlige bestemmelser, der efter gældende ret foreskriver krav om godkendelse, tilladelse eller dispensation, hvis der skal gennemføres fysiske indgreb i naturen og i landskabet, som er nødvendige for at realisere Programmet Fremtidens S-bane, herunder foretage ændringer i tilstande på arealer, etableres varige anlæg og installationer og gennemføre afværgeforanstaltninger af hensyn til miljøet, samt natur- og dyreliv.

Gennemgangen er ikke en udtømmende opregning af hvilken lovgivning, der finder anvendelse på programmets anlægsprojekter, eller hvilke tilladelser eller dispensationer, som er nødvendige for gennemførelsen. I det omfang der med lovforslaget foreslås fravigelser af plan-, natur- eller miljølovgivningen, er gældende ret beskrevet.

3.4.1.1 Lov om planlægning

Som følge af lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse 572 af 29. maj 2024 (Planloven), vil etableringen af et anlægsprojekt i landzone kræve landzonetilladelse efter planlovens § 35, stk. 1. Herudover vil der, for visse anlægsprojekters vedkommende, skulle ske ændringer i kommune- og lokalplaner. Bestemmelser om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning indeholder bl.a. regler om vedtagelse af nye planer, ændringer i eksisterende planlægning og dispensation fra eksisterende planlægning. Det følger bl.a. af disse bestemmelser, at større udstykninger eller større bygge- eller anlægsarbejder forudsætter lokalplanlægning, jf. lov om planlægning § 13, stk. 2.

3.4.1.2 Museumsloven

Med museumsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 358 af 8. april 2014, sikres væsentlige bevaringsværdier på land og til havs. Kapitel 8 og 8 a i museumsloven omhandler bl.a. sikring af

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

3.4.1.3 Lov om miljøbeskyttelse

Ifølge § 33, stk. 1, i lov om miljøbeskyttelse jf. lovbekendtgørelse nr. 1093 af 11. oktober 2024 (Miljøbeskyttelsesloven), må virksomheder, anlæg eller indretninger, der er optaget på den i § 35 nævnt liste (listevirksomheder), ikke anlægges eller påbegyndes, før der er meddelt godkendelse hertil.

3.4.1.4 Lov om naturbeskyttelse

Lov om naturbeskyttelse, jf. lovbekendtgørelse nr. 927 af 28. juni 2024 (Naturbeskyttelsesloven), indeholder en række bestemmelser om beskyttelse af visse naturtyper og beskyttelseslinjer.

Lov om naturbeskyttelse kapitel 2 indeholder en række forbud mod tilstandsændringer eller bebyggelse inden for bl.a. sø- og åbeskyttelseslinjen (lov om naturbeskyttelse § 16) og skovbyggelinjen (lov om naturbeskyttelse § 17) samt tilstandsændringer for fortidsminder (lov om naturbeskyttelse § 18). Derudover er der forbud mod tilstandsændringer af bl.a. følgende naturtyper: Naturlige søer, vandløb udpeget som beskyttede, heder, moser, ferske enge og biologiske overdrev (lov om naturbeskyttelse § 3).

Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de nævnte arealer, beskyttelseslinjer eller naturtyper, vil forudsætte dispensation fra kommunalbestyrelsen, jf. lovens § 65, stk. 1-3.

Lov om naturbeskyttelse § 26 a indeholder regler om nedlæggelse af veje og stier, herunder regler om at der forud for nedlæggelse skal ske anmeldelse til kommunalbestyrelsen, der kan nedlægge forbud mod nedlæggelse af veje og stier.

3.4.1.5 Lov om skove

§§ 8-12 i lov om skove, jf. lovbekendtgørelse nr. 690 af 26. maj 2023 (Skovloven) indeholder regler om anvendelse af fredsskovspligtige arealer, herunder om begrænsninger i adgangen til

at foretage hugst og pligt til at holde arealet bevokset med træer. Lov om skove §§ 26-28 fastsætter derudover regler om beskyttelse af skovnaturtyper og levesteder for arter i internationale beskyttelsesområder og beskyttelse af andre former for naturmæssigt særlig værdifuld skov. Miljøministeren har kompetence til at dispensere fra visse af de ovennævnte bestemmelser, jf. lov om skove § 38.

Af den relevante lovgivning følger ofte en adgang til at klage over de afgørelser, som træffes i relation til projektet, medmindre klageadgangen er afskåret. I forbindelse hermed vil der ofte ligeledes være fastsat regler om klagemyndighed, klageberettigede og opsættende virkning af klage.

3.4.1.6 Lov om DSB

Gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane vil i anlægsfaserne medføre behov for midlertidig erhvervelse af arealer, herunder arbejdsarealer, adgangsveje m.v. Sådanne areal-erhvervelser vil om nødvendigt kunne gennemføres ved ekspropriation i medfør af lov om DSB § 18, stk. 1-2.

Ved gennemførelse af ekspropriation vil sagen blev henvist til behandling ved en ekspropriationskommission. Ekspropriationskommissionen skal efter ekspropriationsproceslovens regler tage stilling til, om og hvorledes ekspropriation kan gennemføres og i givet fald fastsætte erstatning derfor. Ekspropriationskommissionens erstatningsafgørelse kan efter ekspropriationsproceslovens regler indbringes for en taksationskommission, mens sag om ekspropriation-sindgrebet kan indbringes for domstolene.

3.4.2. By, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at dette lovforslag skal udgøre det fornødne retsgrundlag for, at DSB kan gennemføre de fysiske arbejder og indgreb, som er en forudsætning for at gennemføre Programmet Fremtidens S-bane. Bemyndigelsen i lovforslagets § 1 indebærer således, at DSB med dertilhørende datterselskaber kan gennemføre de fysiske indgreb, som er nødvendige for at realisere anlægsprojekter for programmet. Disse indgreb gennemføres i overensstemmelse med lovens bestemmelser og inden for rammerne af de miljømæssige vurderinger, som forventes foretaget fordelt på strækningerne på S-banen.

De indgreb, som DSB med dertilhørende datterselskaber bemyndiges til at foretage med hjemmel i loven, kan efter de almindelige regler i plan- og miljølovgivningen m.v. kræve en forudgående tilladelse eller dispensation eller indeholde bestemmelser, som ville hindre gennemførelsen af programmet. Hensigten er imidlertid, at indgrebene skal kunne foretages uden forudgående tilladelse eller dispensation og uden hensyn til forbud og begrænsninger. Indgrebene

vil skulle ske inden for rammerne af de bagvedliggende EU-direktiver og forordninger, herunder vandrammedirektivet samt habitatdirektivet og fugledirektivet.

For at skabe klarhed om, at loven således udgør det fornødne retlige grundlag for de fysiske arealindgreb, foreslås det i lovforslagets §§ 4-7, at en række konkrete bestemmelser og tilladelseskraav i lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, lov om planlægning, museumsloven og lov om skove fraviges med loven.

Fravigelsen af anden lovgivning medfører ikke, at de planlægningsmæssige, kulturhistoriske og miljømæssige hensyn m.v., der ligger bag de pågældende bestemmelser, ikke varetages i anlægsprojekterne, medmindre dette eksplicit fremgår af nærværende lov. De nævnte hensyn varetages i stedet af DSB med dertilhørende datterselskaber efter reglerne i loven. Programmet for Fremtidens S-bane skal gennemføres efter lovens bestemmelser og i overensstemmelse med bemærkningerne i dette lovforslag samt inden for rammerne af vurderingerne af anlægsprojekternes indvirkning på miljøet. By-, land- og transportministeren fører tilsyn hermed, jf. lovforslagets § 14.

Uagtet at der med lovforslaget fraviges en række plan- og miljørelaterede bestemmelser skal væsentlige miljøpåvirkninger belyses på sædvanlig vis efter jernbanelovens miljøvurderingsregler i jernbanelovens kapitel 6 a. Dette gælder også for miljøemner, der er omfattet af fravegen lovgivning. Dette indebærer, at DSB som bygherre på fyldestgørende og retvisende måde vil skulle stille oplysninger om projekternes miljøeffekter til rådighed for Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed. Disse oplysninger kan efter omstændighederne også omfatte forhold, der er reguleret efter anden lovgivning og fraveget med lovforslaget, hvorefter Trafikstyrelsen efter gældende lovgivning vil skulle træffe afgørelse om et givent projekt efter jernbanelovens kapitel 6 a.

Påvirkningen af miljøet som følge af de fysiske arbejder og indgreb, som loven indebærer vurderes i de løbende miljømæssige undersøgelser af anlægsprojekterne og strækningerne i programmet.

Programmet vurderes løbende inden for rammerne af artikel 6, stk. 3, i Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (herefter habitatdirektivet), lov om naturbeskyttelse § 29 a, herunder bekendtgørelse nr. 521 af 25. marts 2021 om fredning af visse dyre- og plantearter og pleje af tilskadekommet vildt, samt § 6 a, stk. 1 og 2, og § 7 i lov bekendtgørelse nr. 265 af 21. marts 2019 om jagt og vildtforvaltning, der gennemfører artsbeskyttelsen i habitatdirektivets artikel 12 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

Lovforslaget udgør ikke en tilladelse efter jernbanelovens § 38 a. Der er foretaget en overordnet miljøvurdering af hele Programmet Fremtidens S-bane, som vil blive fulgt op af miljøscreeninger og eventuelle efterfølgende miljøkonsekvensvurderinger af konkrete projekter, hvor det er påkrævet. Disse vil udgøre den retlige ramme, jf. jernbanelovens § 38 a.

Bemyndigelsen til DSB i lovforslagets § 1 indebærer, at de fysiske indgreb i naturen og i landskabet som er nødvendige for at realisere Programmet Fremtidens S-bane, herunder behovet for at foretage ændringer af tilstanden på arealerne, etablere de varige anlæg og installationer og gennemføre afværgeforanstaltninger af hensyn til natur- og dyreliv, skal gennemføres i overensstemmelse med denne lovs bestemmelser og inden for rammerne af de kommende miljømæssige vurderinger, herunder miljøscreeninger.

Ekspropriationshjemlen til at foretage de nødvendige midlertidige og varige ekspropriationer følger af lov om DSB § 18, stk. 1 og 2 om ekspropriation.

3.4.2.1 Afskæring af klageadgang

Det forhold, at den almindelige lovgivning i vidt omfang fortsat gælder for anlægsprojekterne i Programmet Fremtidens S-bane, betyder, at der vil blive truffet en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser m.v. over for DSB og Banedanmark.

De kompetente myndigheder har fortsat tilsynskompetencen, for så vidt angår de bestemmelser, som ikke udtrykkeligt er fraveget i lovens kapitel 3, og det kan ikke udelukkes, at der vil blive meddelt påbud, forbud m.v. vedrørende overholdelsen af de afgørelser eller den direkte gældende lovgivning, som på trods af loven fortsat finder anvendelse på programmet. Disse afgørelser kan have potentielt vidtrækkende betydning for programmets realisering og fremdrift. Efter lovgivningen vil de pågældende afgørelser endvidere kunne påklages til bl.a. Natur- og Miljøklagenævnet, og en sådan klage vil i nogle tilfælde have eller kunne tillægges opsættende virkning for de pågældende projekter. Klagesager kan derfor indebære betydelige risici og usikkerheder for programmet, som følge af forsinkelse og fordyrelse af nødvendige projekter.

Det foreslås derfor i § 8, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende programmet, som træffes efter jordforureningsloven, bygningsfredningsloven, lov om miljøbeskyttelse, naturbeskyttelsesloven og lov om skove, samt lov om jagt og vildtforvaltning, eller regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Samtidig gives der mulighed for, at DSB kan indbringe kommunalbestyrelsernes afgørelser for by-, land- og transportministeren, hvis DSB er uenig i den trufne afgørelse, jf. forslaget til

§ 8, stk. 2. By-, land- og transportministeren vil - som øverste ansvarlig for programmet - have en konkret viden om rammerne for det pågældende anlægsprojekt, som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager.

Afskæringen af administrativ rekurs ændrer ikke ved adgangen til domstolsprøvelse eller ved kravene efter EU-retten og Århuskonventionen om adgang til effektive retsmidler i miljøsager. Bestemmelsen skal derfor administreres således, at berørte borgere, miljøorganisationer og andre med retlig interesse fortsat har adgang til at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af afgørelser, handlinger og undladelser ved domstolene. Ved søgsmål om miljøforhold omfattet af loven finder § 18, stk. 2, anvendelse, således at sagsomkostningerne ikke må være uoverkommeligt høje.

3.4.2.2 Call in

Desuden foreslås det af samme grund som ovenfor, at by-, land- og transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de i stk. 1, nævnte love i sager, der vedrører programmet, jf. § 8, stk. 3.

Bestemmelsen vedrører alene afgørelser, som skal træffes vedrørende arbejder m.v. til brug for selve anlægsprojekterne. Når anlæggene er opført og anlægsprojekterne afsluttet, finder bestemmelsen ikke anvendelse, uanset om der også efter etableringen måtte være behov for afgørelser efter de nævnte bestemmelser. Forslaget ændrer endvidere ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de nævnte love.

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

Der foreslås tillige en bestemmelse om, at by-, land- og transportministerens afgørelse ikke kan påklages til anden administrativ myndighed. Enhver med retlig interesse har mulighed for at rejse en sag ved domstolene, dog med en frist på seks måneder af hensyn til programmets fremdrift. Der er fortsat den almindelige adgang til at klage til Folketingets Ombudsmand, hvilket ikke vil have opsættende virkning.

3.5. Regulering af støj og vibrationer

3.5.1 Gældende ret

Ifølge lov om miljøbeskyttelse § 65, er det som udgangspunkt kommunalbestyrelsen i en given kommune, der fører tilsyn med om reglerne i lov om miljøbeskyttelse og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes. Kommunalbestyrelsen har dermed kompetencen til at regulere forhold vedrørende forurening og gener, herunder støj og vibrationer fra anlægsarbejder.

Det følger af lov om miljøbeskyttelse § 42, stk. 1, at de enkelte kommuner kan give påbud om, at støjforurening skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. På baggrund af bestemmelsen og på baggrund af miljøaktivitetsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 844 af 23. juni 2017 om miljøregulering af visse aktiviteter) kan kommunerne fastsætte vilkår for udførelsen af støjende anlægsarbejder ved jernbanen. Miljøaktivitetsbekendtgørelsen indeholder en anmeldelsespligt af anlægsarbejder senest 14 dage før udførelse. Afgørelser efter lov om miljøbeskyttelse § 42 kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Efter miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 21 er administrativ klageadgang af sådanne kommunale afgørelser afskåret. Vilkår fastsat af de pågældende kommuner over for infrastrukturforvaltere, som Banedanmark eller DSB, kan således ikke påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. En anfægtelse af sådanne vilkår kræver derfor at disse indbringes for domstolene.

Der er ikke i lov om miljøbeskyttelse hjemmel til at kompensere naboer for støjende anlægsarbejder, men 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 en almindelig samfundsudvikling (den naboretlige tålegrænse).

3.5.2 By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den påtænkte ordning

Ved større infrastrukturprojekter kan det ofte være nødvendigt at fravige den almindelige miljøregulering i større eller mindre omfang for at kunne realisere et projekt. Forholdene er i praksis håndteret forskelligt i de konkrete projekter, afhængigt af projekternes karakter.

Der kan f.eks. henvises til anlægsloven vedrørende en ny jernbane mellem København og Ringsted, hvor der er tilvejebragt hjemmel til at fravige forbud eller påbud meddelt af kommunerne efter lov om miljøbeskyttelse med henblik på at undgå forsinkelse og fordyrelse af anlægsarbejdet, jf. § 3 i lov nr. 527 af 26. maj 2010.

Der kan også henvises til projektet med udbygningen af Cityringen, hvor der i lov nr. 552 om en Cityring bl.a. i §§ 14 a og 14 b er tilvejebragt hjemmel til, at by-, land- og transportministeren på den ene side kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af Cityringen, og på den anden side samtidig skal fastsætte regler om kompensation til de beboere, der udsættes for forurening og gener, som følge af de regler, by-, land- og transportministeren udsteder.

Der kan også henvises til projektet med ombygning af Aarhus H, hvor der i lov nr. 565 om ombygning af Aarhus H, i § 6, er fastsat hjemmel til, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra projektet og om kompensation, herunder mulighed for genhusning.

Gennemførelse af Programmet Fremtidens S-bane kan give anledning til forurening og gener, herunder ulemper for naboer til anlægsprojekterne i form af støj og vibrationer. Sådanne aktiviteter er som udgangspunkt undergivet kommunernes tilsyn og kompetence efter lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf. Det er fortsat udgangspunktet, at lov om miljøbeskyttelse skal finde anvendelse på anlægsprojekterne, der ligger inden for programmet – medmindre der konkret er taget stilling til fravigelse.

Gennemførelsen af anlægsprojekterne i programmet vil blive tilrettelagt således, at de ikke påfører omgivelserne unødige miljømæssige gener, og det vil f.eks. søges sikret, at de mest støjende aktiviteter gennemføres i dagtimerne. I forbindelse med anlægsaktiviteternes udførelse vil det imidlertid næppe kunne undgås, at der i perioder vil blive påført omgivelserne f.eks. støj, der vil kunne opleves som generende.

Det har erfaringsmæssigt vist sig fra andre store jernbaneprojekter, at den miljømæssige regulering i lov om miljøbeskyttelse med tilhørende miljøaktivitetsbekendtgørelse, som eksempelvis giver hjemmel til udstedelse af lokale forskrifter vedrørende støj og vibrationer, eller et kommunalt påbud om støjreduktion eller vibrationer, kan indebære en risiko for store forsinkelser for det pågældende jernbaneprojekts færdiggørelse med store samfundsøkonomiske konsekvenser til følge.

Kommunale støjvilkår vil i nogle tilfælde kunne medføre, at arbejder relateret til anlægsprojekter ikke kan gennemføres som projekteret og planlagt, hvis kravene til reducere af støj og vibrationer fastsættes meget restriktivt med store forsinkelser og fordyrelser til følge. I yderste tilfælde vil et afslag på dispensation for kommunens støjforskrift kunne medføre, at det pågældende anlægsprojekt ikke vil kunne gennemføres, fordi det ikke vil være muligt at gennemføre de nødvendige anlægsarbejder inden for de i støjforskriften fastsatte grænseværdier. I forbindelse med udførelsen af programmets anlægsprojekter vil der skulle findes en balance mellem på den ene side fremdriften af Programmet Fremtidens S-bane samt

omkostninger forbundet hermed og på den anden side miljømæssige hensyn til eksempelvis støj og vibrationer i forhold til naboer til anlægsprojekter.

For så vidt angår regler om støj og vibrationer vil dette fortsat være undergivet kommunernes tilsyn efter gældende ret, medmindre at by-, land og transportministeren bemyndiger Trafikstyrelsen til at udføre tilsynet, jf. lovens § 14, stk. 2.

3.5.2.1 Regler om støj og vibrationer

Til trods for at programmet er søgt tilpasset, så støj, vibrationer og andre gener eller forurening ved programmet begrænses, så vil det ikke være muligt at gennemføre anlægsprojekter af denne karakter, hvor anlægsarbejderne vil skulle gennemføres tæt på boligområder, uden at påføre naboer til anlægsarbejdet gener.

I den videre planlægning af Programmet Fremtidens S-bane vil der i videst mulige omfang blive taget højde for, at støjende aktiviteter gennemføres til mindst mulige gene for omgivelserne. Der forventes for nuværende at være visse støjende arbejder i weekender og nætter, som dog vil blive begrænset mest muligt. Det vil dog i sidste ende også være en afvejning imellem på den ene side at udføre anlægsarbejdet om aftenen og natten, for at sikre at passagertog kan benytte jernbaneinfrastrukturen i dagtimerne, og på den anden side at genere naboerne til jernbanen mindst muligt ved at arbejde i dagtimerne for derigennem at friholde aften og natten for meget støjende arbejder. Det bemærkes, at omfanget af støjende aften- og natarbejder endnu ikke er kortlagt.

Det foreslås med lovforslaget, at by-, land- og transportministeren bemyndiges til at kunne fastsætte regler om støj og vibrationer fra anlægsprojekterne i programmet. Det er hensigten, at by-, land- og transportministeren i den forbindelse kan fravige regler om støj og vibrationer i lov om miljøbeskyttelse og regler fastsat i medfør heraf i relation til programmet.

Lovforslaget har ikke til hensigt at foretage væsentlige ændringer i forhold til lov om miljøbeskyttelse. Tværtimod er hensigten med nærværende lovforslag, at der alene vil skulle fastsættes regler om støj og vibrationer i det omfang, det er nødvendigt for gennemførelse eller at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af programmet nævnt i den foreslåede § 1. I sådanne tilfælde vil lov om miljøbeskyttelses regler samt regler og lokale forskrifter udstedt i medfør heraf samt eventuelle afgørelser truffet efter disse ikke skulle finde anvendelse på anlægsprojekterne i programmet. Det forventes, at by-, land- og transportministeren i de tilfælde, hvor hjemlen udnyttes, i stedet vil skulle regulere forholdene i en bekendtgørelse.

Desuagtet – og forud for – en eventuel udnyttelse af de foreslåede regler om støj, vil programets indvirkning på natur, miljø og klima m.v. blive behandlet af Trafikstyrelsen i et

administrativt spor efter gældende regler, da Trafikstyrelsen efter jernbanelovens kapitel 6 a har myndighedsansvaret for miljøkonsekvensvurderingen af de af lovforslaget omfattede anlægsprojekter. Trafikstyrelsen vil i relation til programmets natur-, miljø- og klimapåvirkning træffe afgørelse om, hvorvidt der kan gives administrativ tilladelse til anlæg under en række nærmere fastlagte vilkår, eller om at der ikke skal foretages en miljøkonsekvensvurdering.

Ovenstående betyder eksempelvis i relation til støj og vibrationer, at såfremt nogle af anlægsprojekterne på en konkret strækning i programmet eksempelvis forventes at overstige den relevante kommunes støjforskrift, vil Trafikstyrelsen i den givne afgørelse bemærke, at DSB også skal ansøge om dispensation herfor hos kommunen. Den foreslåede § 9 vil således først i den forbindelse give by-, land- og transportministeren mulighed for at fastsætte regler om støj og vibrationer, hvorefter DSB vil skulle efterkomme disse regler i forbindelse med gennemførelsen af de pågældende anlægsprojekter.

Den foreslåede ordning, hvorefter by-, land- og transportministeren vil få mulighed for efter en konkret vurdering at fastsætte regler om støj og vibrationer, forventes alene at omfatte situationer, hvor det vil være nødvendigt for gennemførelse eller at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af programmet.

3.5.2.2 Regler om kompensation

I tilfælde af, at by-, land- og transportministeren fastsætter regler om støj og vibrationer foreslås indført mulighed for, at ministeren samtidig også kan fastsætte regler om en kompensationsordning i form af kontant kompensation eller mulighed for genhusning. Det er hensigten, at en kompensationsordning vil tage sit sigte på at afhjælpe dem, der vil være allerværst ramt, mens almindelige støjende arbejder eller vibrationer generelt vil blive anset for at skulle accepteres af borgere, der er naboer til jernbanen.

Det er forventningen, at by-, land- og transportministeren vil skulle regulere forholdene i en bekendtgørelse, og at en kompensationsordning ikke er ensbetydende med, at en borger modtager støjkompensation i hele anlægsperioden. Kompensation udbetales enten for natarbejde eller aftenarbejde og skal altså ikke sammenlægges. Der ydes ikke kompensation for støj og vibrationer om dagen. Hvis en beboer modtager kompensation for natarbejde, dækker kompensationen således også generne ved aftenarbejde.

Kredsen af beboere, der vil være berettiget til kompensation forventes fastlagt på baggrund af støjregninger for den støjende aktivitet på den pågældende byggeplads, der vil blive udarbejdet af eksterne sagkyndige. Der foretages endvidere i relevant omfang offentlig annoncering af kompensationsordningen på hjemmesider e.l. Orientering til dem, der vurderes at være berettiget til kompensation, sker ved individuelle henvendelser. Det er DSB, som

anlægsmyndighed, der fremsender de konkrete tilbud om kompensation til beboeren efter nærmere regler. Beboere er som udgangspunkt personer over 18 år, der har folkeregisteradresse i en bolig, som er påvirket af forurening eller gener, samtidig med at beboerne rent faktisk bor i boligen.

Kompensation vil blive fastsat ud fra støjen, men forudsættes at dække samtlige gener forbundet med anlægsarbejderne i den periode, som kompensationen vedrører, herunder gener i form af støj, lastbilkørsel og trafik i øvrigt, støv, lys, vibrationer, muddersprøjt, manglende ventilation m.v. Skader på bygninger er dog ikke omfattet.

Derudover vil der blive fastsat regler om afgivelse af oplysninger, herunder med henblik på udbetaling. Det er tanken, at kompensationen udbetales på baggrund af tilbuddet, hvis det er udtrykkeligt eller stiltiende accepteret af beboeren. Der er ikke tale om en bindende aftale, idet det fortsat er by-, land- og transportministerens regler fastsat efter den foreslåede § 10, der er grundlaget for den kompensation, som beboeren er berettiget til.

Hvis en beboer meddeler DSB, at beboeren ikke kan acceptere det fremsendte tilbud om kompensation, eller hvis der opstår uenigheder om en kompensationsaftale, vil DSB skulle oversende sagen til behandling i Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne. Ekspropriationskommissionen vil herefter skulle træffe afgørelse i sagen efter regler, der vil kunne fastsættes i medfør af denne lov samt reglerne i ekspropriationsprocesloven.

Selvom en sag oversendes til Ekspropriationskommissionen, er det hensigten, at DSB fortsat udbetaler kompensation i overensstemmelse med tilbuddet eller aftalen, indtil kommissionens afgørelse foreligger. Ekspropriationskommissionen er ikke bundet af tilbuddet til naboerne eller en indgået aftale og foretager en bedømmelse ud fra de faktiske omstændigheder og reglerne udstedt af by-, land- og transportministeren.

Lovforslaget indebærer, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om beboeres adgang til midlertidigt ophold uden for eget hjem på DSB's regning. Midlertidigt ophold uden for eget hjem vil som udgangspunkt kunne komme på tale for beboere, der er særlig udsat, eller beboere med særlige personlige forhold, herunder dokumenterede helbredsmæssige eller særlige familiemæssige forhold. By-, land- og transportministeren kan fastsætte, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen skal anvise en midlertidig bolig, hvis beboeren ikke selv kan finde en egnet bolig.

Hvis DSB kan acceptere beboerens forslag til midlertidig bolig, indgås en aftale. Hvis ikke det er muligt at opnå enighed mellem beboeren og DSB, og beboeren ønsker at fastholde sit eget forslag, skal DSB indbringe sagen, inklusive beboerens sidste forslag, for Ekspropriationskommissionen, der herefter træffer afgørelse.

Det forventes, at den foreslåede kompensationsordning kun vil omfatte fysiske personer. Personer og selskaber, som driver erhverv m.v. i nærheden af sådanne arbejder, forventes således ikke blive omfattet af ordningen.

Det forventes, at naboerne som udgangspunkt vil være personer, der har folkeregisteradresse i en bolig, som vil være påvirket af støj, samtidig med at naboerne rent faktisk vil være boende i boligen. Ejere af kolonihaver forventes som udgangspunkt ikke at være omfattet af retten til kompensation, idet formålet med kolonihaver ikke er egentlig beboelse, men derimod at sikre muligheden for rekreation og beskæftigelse i fritiden, jf. kolonihavelovens § 1. Det forventes dog, at udgangspunkt vil blive fraveget, hvis beboeren kan dokumentere at have tilladelse til at have permanent bolig i kolonihaven.

By-, land- og transportministerens kompetence vedrørende tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation forventes delegeret til DSB med tilhørende datterselskaber.

Det er ikke med lovforslaget tiltænkt at ændre på de eksisterende kompetenceforhold i forhold til fastsættelse af tålegrænser for støj, der varetages af domstolene og i visse tilfælde af Ekspropriationskommissionerne. Ekspropriationskommissionerne er uafhængige instanser, der efter bemyndigelse fra by-, land- og transportministeren behandler forslag om ekspropriation og fastsætter erstatning for de ekspropriationer, som foretages i henhold til ekspropriationsprocesloven.

Den foreslåede ordning om tilbud om kontant kompensation eller midlertidigt ophold uden for eget hjem vil alene kunne finde anvendelse, hvor by-, land- og transportministeren har fastsat regler om støj og vibrationer fra programmet. Sådanne regler vil som konsekvens eksempelvis gå forud for og eventuelt træde i stedet for en allerede afsagt kommunal afgørelse med hjemmel i lov om miljøbeskyttelses § 42 vedrørende eksempelvis støj eller lokale forskrifter udstedt med baggrund i miljøaktivitetsbekendtgørelsen. Med by-, land- og transportministerens udstedelse af regler efter den foreslåede § 9, stk. 1, vil det for projekter omfattet af den foreslåede § 1, stk. 1, være muligt at fravige regler om støj og vibrationer i lov om miljøbeskyttelse samt regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf, jf. den foreslåede § 9, stk. 2. Det forventes, at ordningen ikke vil påvirke domstolenes og Ekspropriationskommissionernes kompetence til at fastsætte erstatning for naboretlige gener.

Med lovforslaget søges det sikret, at de retlige rammer for naboer til anlægsprojekterne vil være de samme, samt der vil kunne blive ydet ens kompensation uafhængig af, hvilken kommune det pågældende anlægsprojekt gennemføres i. Hertil vil de berørte naboer i givet fald

kunne opnå kendskab til og kunne træffe dispositioner i overensstemmelse med, hvordan de vil blive stillet i forhold til støj- og vibrationsniveau og kompensation.

Den foreslåede kontante kompensation forventes alene at kunne gælde for meget støjende anlægsarbejder, som sker over flere sammenhængende døgn og bliver udført om aftenen eller natten. For så vidt angår det foreslåede tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem, forventes det, at tilbuddet alene vil gælde for meget støjende anlægsarbejder og i helt særlige tilfælde.

3.6. Ledninger

3.6.1. Gældende ret

Det følger af § 77, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje (vejloven) om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder. For ledninger over, under eller langs baneareal er tilsvarende bestemmelser indsat i jernbanelovens § 24 a, stk. 1 og 2 ved lov nr. 756 af 13. juni 2023.

Gæsteprincippet gælder endvidere på ulovbestemt grundlag i henhold til retspraksis for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978H – dommen om Motorring 3) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som ”gæst” skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der oprindeligt er anbragt som ”gæster” på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 106 (den nugældende vejlovs § 77). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

Af retspraksis om gæsteprincippet kan bl.a. endvidere fremhæves, at Højesteret i en dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H om Flintholm Station) har udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (nugældende vejlovs § 77), også finder anvendelse for veje, hvor

ledningsarbejder udføres i forbindelse med et ”sammensat anlægsprojekt”, uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536 H om Cityringen) fastslået, at cityringslovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning.

I dom af 15. februar 2022 (UfR 2022.1635 H om Aalborg Kloak) har Højesteret udtalt, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsanbringelsen beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der kan ligge i en sådan aftale. Højesteret fastslog i dommen, at anbringelsen af ledninger, der ikke beroede på en aftale men på en offentligretlig afgørelse (landvæsenskommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kunne begrunde anvendelsen af gæsteprincippet, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde det, herunder det nævnte gavemoment i almindelighed ikke kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning for, at arealejeren selv som ved andre arbejder på arealer skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, og det må kræve særlige holdpunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges. I dom af 14. marts 2022 (UfR 2022 2004 H om Holstebromotorvejen) fastslog Højesteret, at når der er aftalt erstatning for selve anbringelsen af ledninger, er tilladelse til at anbringe ledninger givet mod vederlag, og det ulovbestemte gæsteprincip finder derfor ikke som udfyldende regel anvendelse. I en sådan situation påhviler det arealejeren at godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at en ledning ikke skal ligge på gæstevilkår.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejerne får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte arbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren skal således inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndigheds arbejde efter vejlovens § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som

vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Af vejlovens § 79, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Tilsvarende bestemmelser er indsat i privatvejslovens § 70 b, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 24 c, stk. 1 og 2.

3.6.2. By, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I forbindelse med gennemførelsen af anlægsarbejderne vil det være nødvendigt at foretage arbejder på ledninger, herunder flytninger, omlægninger m.v.

De nærmere undersøgelser i relation til gennemførelse af Programmet Fremtidens S-bane kan tilsvarende afdække et behov for gennemførelse af ledningsarbejder.

For at sikre programmet i forhold til ledningsarbejder vil blive stillet som andre jernbaneprojekter eller vejprojekter, der gennemføres af henholdsvis Vejdirektoratet og Banedanmark, indeholder de foreslåede §§ 11-13 regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af programmets gennemførelse, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandling af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

Det forudsættes at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand, som udgangspunkt vil ske ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i lovgivningen for vedkommende forsyningsselskab. Nærværende lovforslag indeholder ikke hjemmel til ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets §§ 11-13 og bemærkningerne hertil.

3.7. Skattefritagelse ved udbetaling af kompensation

3.7.1. Gældende ret

Efter gældende ret er erstatninger, der udbetales som en løbende ydelse, skattepligtige for modtageren, uanset hvad den løbende ydelse tjener som erstatning for.

Udbetales erstatningen som et engangsbeløb, afhænger den skattemæssige behandling for modtageren af, hvilke tab eller hvilken skade erstatningen er kompensation for. Hvis erstatningen er en kompensation for en del af indkomstgrundlaget, er den skattefri.

Ved erhvervelse af en erstatningssum, der dækker et formuetab, er det afgørende for skattefriheden, at der sker en sumudbetaling eventuelt i form af en ratevis betaling af et beløb, der er fastsat på forhånd.

Hvorvidt DSB's erstatning eller kompensation er skattepligtig eller skattefri for modtageren, afhænger således af en konkret vurdering af bl.a. vilkår og udbetalingsmåde. DSB's udbetaling af kompensation eller erstatning vil efter gældende regler i nogle tilfælde være skattefri og i andre tilfælde skattepligtig. Erstatning eller kompensation vil f.eks. som udgangspunkt være skattepligtig, når udbetalingsperioden ikke på forhånd ligger fast, eller når størrelsen af udbetalingen varierer med støjniveauet.

Efter ligningslovens § 7, nr. 38, er kompensation og beløb ydet for gener og ulemper eller i forbindelse med midlertidigt ophold uden for eget hjem, der ydes, efter regler fastsat i medfør af § 7, stk. 1 og 2, i lov om ombygning af Aarhus H, eller regler fastsat i medfør af §§ 2 og 3 i lov om opgradering af Øresundsbanen, dog altid skattefri for modtageren.

3.7.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er vurderingen, at der bør være en tilsvarende skattefrihed for de kompensationer, der måtte blive udbetalt under Programmet for Fremtidens S-bane, som den der gælder for kompensation, der udbetales efter regler fastsat i medfør af lov om ombygning af Aarhus H og regler fastsat i medfør af lov om opgradering af Øresundsbanen.

Det foreslås derfor at udbygge ligningsloven § 7, nr. 38, således at også kompensation under den ordning, som forventes fastsat af by-, land- og transportministeren efter reglerne i forslaget til lov om rammer for anlæg af Fremtidens S-bane, i alle tilfælde vil være skattefri for modtageren.

Det foreslåede vil således medføre at kompensation og beløb ydet for gener og ulemper eller i forbindelse med midlertidigt ophold uden for eget hjem vil være skattefri for modtageren.

Kompensationen vil i øvrigt blive udmålt under forudsætning af den foreslåede skattefrihed.

Skattefriheden vil gælde, uanset om kompensationen ydes i form af midlertidigt ophold uden for eget hjem eller som kontant kompensation.

3.8. Overdragelse af aktiver og forpligtelser på S-banen fra Banedanmark til DSB

3.8.1. Gældende ret

DSB er organiseret som en Selvstændig Offentlig Virksomhed (SOV), jf. lovebekendtgørelse nr. 574 af 7. maj 2019 med senere ændringer (DSB-loven). Formålet med omdannelsen til en SOV var at fremme, at DSB i højere grad blev drevet som en privat virksomhed.

Af DSB-lovens § 6 fremgår, at selskabslovens regler finder anvendelse, dog med de tilpasninger, som er en konsekvens af DSB-loven.

Af § 11 fremgår endvidere, at regler i årsregnskabsloven, der gælder for aktieselskaber, herunder bestemmelser for statslige aktieselskaber, finder anvendelse for DSB med de tilpasninger, som er en konsekvens af DSB-loven.

DSB blev ved omdannelsen til en SOV omfattet af selskabsskattelovens regler som fuldt skattepligtigt selskab, jf. selskabsskattelovens § 1, stk. 1, nr. 2 d. DSB skal dermed opgøre den skattepligtige indkomst efter de regler, der gælder for aktie- og anpartsselskaber.

3.8.2. By-, Land- og Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med indførelsen af automatiseret drift på S-banen vil driften af infrastrukturen og togdriften blive et sammenhængende system. Det er derfor politisk besluttet, at det samlede ansvar samles i DSB.

Med vedtagelse af lov nr. 1785 af 29. december 2025 om ændring af jernbaneloven og lov om DSB blev det således vedtaget, at DSB skal overtage infrastrukturforvalteropgaven på S-banen fra Banedanmark som led i overgangen til en automatiseret S-banedrift. Med ændringen af DSB's status til infrastrukturforvalter er det desuden hensigten, at DSB skal overtage ejerskabet af S-baneinfrastrukturen fra Banedanmark.

Det er således hensigten, at den nuværende S-baneinfrastruktur, herunder blandt andet skinner, arealer, signaler m.v. skal overgå til DSB.

DSB's virksomhedsmæssige organisering som en SOV udgør en hindring for at overdrage S-baneaktiverne til DSB, uden at det udløser en beskatning. DSB SOV er ikke omfattet af selskabsskattelovens § 13, stk. 1, nr. 1, hvorefter en overkurs, som et selskab opnår ved udstedelse af aktier eller ved udvidelse af sin aktiekapital, ikke medregnes til den skattepligtige

indkomst. Det skyldes, at DSB SOV ikke kan yde en tilsvarende modydelse gennem udstedelse af nye ejerskabsbeviser.

En overdragelse af S-baneaktiverne til DSB vil derfor efter gældende regler kunne udløse en beskatning af aktivernes værdi, i og med at DSB vil modtage aktiverne uden modydelse. Værdien vil i givet fald skulle medregnes ved DSB's opgørelse af den skattepligtige indkomst.

For at undgå at det vil være nødvendigt at kompensere DSB SOV for en sådan beskatning, vurderes det, at det bør fastsættes, at overdragelsen ikke udløser nogen beskatning af DSB.

Det er forudsat med lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, lov nr. 1785 af 29. december 2025, at DSB skal varetage rollen som infrastrukturforvalter på S-banen, og at varetagelsen af denne rolle forudsætter, at DSB opnår sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter.

Forudsat at den nødvendige sikkerhedsgodkendelse foreligger, vil DSB kunne overtage rollen som infrastrukturforvalter på S-banen den 1. januar 2027 og vil fra dette tidspunkt kunne have det samlede ansvar for S-banens infrastruktur og aktiviteter. Det forventes i den forbindelse, at der forelægges et aktstykke for Folketingets Finansudvalg om DSB's overtagelse af ejerskabet af S-banen. Banedanmark vil fortsat skulle varetage de konkrete arbejder på infrastrukturen, og vil modtage betaling fra DSB herfor. DSB og Banedanmark indgår en samarbejdsaftale som regulerer DSB's og Banedanmarks forpligtigelser. Ejerskabet til infrastrukturen på S-banen forventes overdraget fra Banedanmark til DSB i juli 2027. DSB vil fra overtagelsen af infrastrukturforvalterskabet den 1. januar 2027 med baggrund i samarbejdsaftalen mellem DSB og Banedanmark varetage det samlede ansvar for S-banen. DSB vil således blive ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning, herunder trafikstyring, af jernbaneinfrastrukturen på S-banen. Udgangspunktet vil kunne fraviges ved konkret fastsatte projekter, hvor andre aktører f.eks. ved konkrete anlægslove vil kunne få ansvaret for at anlægge jernbaneinfrastruktur.

Det foreslås, at DSB SOV ikke skal beskattes af de modtagne aktiver. Hermed sikres, at DSB kan overtage S-baneinfrastrukturen uden, at det vil udløse en selskabsbeskatning af værdien af de indskudte aktiver.

Det foreslås endvidere, at nettoværdien af aktiverne og tilknyttede rettigheder og forpligtigelser indregnes som en forøgelse af egenkapitalen i DSB og henføres til de frie reserver. Indskuddet foretages af by-, land- og transportministeren på statens vegne som ene-ejer af DSB.

Værdien af statens indskud i DSB baseres på en vurdering af S-baneaktivernes værdi givet DSB's forpligtigelser som infrastrukturforvalter med ansvar for at sikre funktionaliteten og sikkerheden for S-baneinfrastrukturen, der udarbejdes på baggrund af den nedskrevne genanskaffelsesværdi. Vurderingen udarbejdes af en uafhængig vurderingsmand.

Overførelsen af S-baneaktiverne fra Banedanmark til DSB er en betydelig opgave, da flere strækninger deles med fjern- og regionaltogetrafik, som fortsat forbliver i Banedanmark. Selv om det forventes, at den foreslåede afgrænsning af infrastrukturen vil være varig, foreslås det, at eventuelle fremtidige overdragelser af aktiver fra Banedanmark til DSB SOV på S-baneområdet ligeledes kan gennemføres som kapitalindskud i andre værdier end kontanter efter regler svarende til de her foreslåede.

Dette gælder også, hvis DSB på et senere tidspunkt måtte vælge at organisere S-banen i et selvstændigt aktieselskab. I et sådant tilfælde overføres eventuelle aktiver fortsat fra By-, Land- og Transportministeriets ressort til DSB, som herefter overfører aktiverne til aktieselskabet. Staten modtager ikke aktier i datterselskabet, men udøver sit ejerskab gennem DSB som eneejer.

Det foreslås endvidere, at DSB skal tilbyde staten aktiver, som selskabet i fremtiden ikke længere skønner nødvendige for opretholdelsen af togdriften på S-banen. Tilbageførslen skal ske på vilkår svarende til dem, hvorpå aktiverne oprindeligt blev overdraget, hvor værdisætningen fra baseret på, at aktivet anvendes til jernbaneformål.

4. Konsekvenser for FN's verdensmål

Lovforslaget vurderes at understøtte opfyldelse af FN's verdensmål i forhold til mål 8 om anstændige jobs og økonomisk vækst samt især for så vidt angår mål 9 om industri, innovation og infrastruktur.

I forhold til mål 8 om anstændige jobs og økonomisk vækst vil Programmet Fremtidens S-bane forventeligt have afledte positive konsekvenser for så vidt angår delmål 8.1, hvorefter den årlige økonomiske vækst pr. indbygger skal fastholdes i overensstemmelse med nationale forhold. Anlægsprojekterne for gennemførsel af Programmet Fremtidens S-bane vil således forventeligt have afledte positive konsekvenser i forhold til dette delmål, idet et kommende udbud af entreprenøropgaver vil bidrage til øget vækst samt skabe jobs inden for bygge- og anlægsbranchen under programmets anlægsfase. Efter anlægsprojekterne for Programmet Fremtidens S-bane er gennemført vil mobiliteten ved jernbanen blive forbedret regionalt i hovedstadsområdet, hvilket vil give en positiv effekt for bl.a. pendlere.

I forhold til mål 9 om industri, innovation og infrastruktur kan programmet have positive konsekvenser for så vidt angår delmål 9.1, hvorefter der skal udvikles pålidelig, bæredygtig og

robust infrastruktur af høj kvalitet, herunder regionale og grænseoverskridende infrastruktur, for at støtte den økonomiske udvikling og menneskelig trivsel, med fokus på lige adgang for alle til en overkommelig pris.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

De samlede omkostninger til Programmet Fremtidens S-banen forventes at udgøre 28,4-30,4 mia. kr. DSB afholder omkostningerne til gennemførelse af Programmet Fremtidens S-bane inden for DSB's egen økonomi. Af det samlede investeringsomfang er omkring 80 procent en konsekvens af, at der skal anskaffes nye tog og den deraf følgende tilpasning af den konventionelle infrastruktur.

De syv principper for digitaliseringsklar lovgivning er overvejet i forbindelse med udarbejdelsen af lovforslaget. Lovforslaget fastsætter ikke krav om obligatorisk digital kommunikation og indeholder ikke regler om automatiserede afgørelser eller etablering af ny fællesoffentlig digital infrastruktur.

Lovforslaget forudsætter administration af en eventuel kompensationsordning. Den nærmere administration fastlægges ved udmøntningen af ordningen.

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

Lovforslaget vurderes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet forslaget vil fremme mobiliteten i hovedstadsområdet til gavn for indbyggere, virksomheder, turister m.m.

Et kommende udbud af entreprenøropgaver forventes at bidrage til øget vækst samt skabe jobs inden for bygge- og anlægsbranchen under programmets anlægsfase.

Programmet vil indebære behov for arealerhvervelser, eventuelt ved ekspropriation. Der vil overvejende være behov for midlertidige arbejdsarealer m.v. i anlægsfaserne, og kun i mindre omfang vil det være nødvendigt med permanente arealerhvervelser til brug for programmet. Der vil for de virksomheder, der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, være midlertidige negative administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne m.v. foregår. Ejere af de berørte ejendomme vil blive inddraget direkte ved korrespondance fra DSB og ekspropriationsmyndighederne.

Der vil kunne blive gennemført en række ledningsarbejder nødvendiggjort af programmets gennemførelse. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder vil afhænge af den enkelte lednings retsstilling. Det kan derfor have negative økonomiske konsekvenser for lednings-ejerne. Dette vil bero på, om der er taget stilling til spørgsmålet i eventuelle tilladelser eller

aftaler. Såfremt der ikke vil blive taget stilling til spørgsmålet, er det By-, Land- og Transportministeriets vurdering, at ledningsejer vil skulle betale for omlægningen, da det såkaldte gæsteprincip vil gælde i det tilfælde.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 3.6. om ledninger.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Det foreslås med lovforslaget at afskære klageadgangen for borgerne i forhold til myndighedernes afgørelser vedrørende programmet, hvilket primært vil vedrøre miljølovgivningen. By-, land- og transportministeren kan endvidere efter den foreslåede § 10 fastsætte regler om, at afgørelserne for så vidt angår tilbud om kontant kompensation og midlertidigt ophold uden for eget hjem ikke skal kunne påklages. Dette vil have negative administrative konsekvenser for borgerne.

Forslaget om afskæring af klageadgange er fundet nødvendigt af hensyn til programmets fremdrift og økonomi samt for at skabe sikkerhed for vilkårene for både Programmet Fremtidens S-bane og beboere m.v. i anlægsperioderne.

Gennemførelse af Programmet Fremtidens S-bane vil indebære behov for midlertidige arealerhvervelser, eventuelt ved ekspropriation til brug for arbejdsarealer m.v. i anlægsfaserne. Der henvises til lov om DSB § 18, stk. 1-2 om ekspropriation. Der vil for de foreninger, borgere m.v., der berøres af arealerhvervelse og ekspropriation, være midlertidige negative administrative konsekvenser, så længe ekspropriationsforretningerne m.v. foregår. De berørte foreninger vil blive inddraget direkte ved korrespondance fra DSB og ekspropriationsmyndighederne.

8. Klimamæssige konsekvenser

Klimapåvirkningen, dvs. CO₂-aftrykket fra anlægsarbejderne til realisering af programmet forventes at være ubetydelig.

Programmet vil være med til at skabe et mere attraktivt togprodukt for passagererne og bedre kapacitet til togtrafikken. Dette vil øge muligheden for, at der kan ske en overflytning fra henholdsvis biltrafik til persontog, hvilket vil give en reduktion i CO₂-udledningen fra transportsektoren.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Banedanmark har på vegne af DSB udarbejdet en miljøvurdering af Programmet for Fremtidens S-bane efter reglerne i miljøvurderingsloven. I den sammenfattende redegørelse fra vurderingen konkluderes det, at der på det overordnede niveau ikke er identificeret miljøpåvirkninger, som har nødvendiggjort tilpasning af programmet. Miljøpåvirkningerne vurderes samlet set at være acceptable i forhold til gældende nationale og internationale beskyttelsesbestemmelser.

Vurderingen forudsætter, at der i efterfølgende anlægsprojekter om nødvendigt kan iværksættes afværgende foranstaltninger. Forslag til afværgeforanstaltninger i miljørapporten vedrører bl.a. fem nye faunapassager på linjerne København H-Hillerød, Svanemøllen-Farum og Valby-Frederikssund.

For at kunne sikre programmets gennemførelse og fremdrift indeholder lovforslaget mulighed for på nogle punkter, at kunne fravige en række almindelige regler og procedurer i plan-, natur- og miljølovgivningen.

Programmet strækker sig over en række kommuner langs S-banenettet, og indebærer, at der vil skulle gennemføres en række mindre anlægsprojekter. Særskilte kommunale vurderinger og afgørelser efter de almindelige regler vil derfor kunne medføre forsinkelser og fordyrelser og i sidste ende bringe programmets gennemførelse i risiko. Lovforslaget vil derfor skulle give mulighed for at håndtere disse forhold inden for en samlet ramme.

Kommunernes og de øvrige berørte myndigheders viden er fortsat vigtig for gennemførelsen af projekterne. Som det fremgår af bemærkningerne til lovudkastets § 2, skal Trafikstyrelsen i processen med screening for miljøvurderingspligt høre berørte myndigheder, herunder den lokale kommune. Herudover forventes, at DSB gennemfører projekterne i dialog med kommunale og statslige myndigheder om bl.a. arealanvendelse, adgangsforhold, beskyttelsesforhold og lignende.

Til trods for at programmet er søgt tilpasset, så støj, vibrationer og andre gener ved programmet begrænses, vil det ikke være muligt at gennemføre anlægsprojekter af denne karakter, hvor anlægsarbejderne vil skulle gennemføres tæt på boligområder, uden at påføre naboer til anlægsarbejdet gener. I den videre planlægning af Programmet Fremtidens S-bane vil der i videst mulige omfang blive taget højde for, at støjende aktiviteter gennemføres til mindst mulige gene for omgivelserne. Der forventes for nuværende at være visse støjende arbejder i weekender og nætter, som dog vil blive begrænset mest muligt.

10. Forholdet til EU-retten

10.1 VVM-direktivet

Programmet Fremtidens S-bane vil blive behandlet efter reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a, som implementerer Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014 om ændring af direktiv 2011/92/EU om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet) for så vidt angår statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

Tilladelse fra Trafikstyrelsen efter jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg (tidligere kaldet "VVM-tilladelse"), vil blive indhentet administrativt efter de gældende regler.

10.2. Århus-konventionen

Lovforslaget vil leve op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århus-konventionen). Lovforslaget vil også leve op til kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF (det tidligere VVM-direktiv) og Rådets direktiv 96/61/EF af 24. september 1996 om integreret forebyggelse og bekæmpelse af forurening (det tidligere IPPC-direktiv) for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse. Direktivet er gennemført af Den Europæiske Union som kontraherende part under Århuskonventionen.

Efter Århuskonventionens artikel 9, stk. 3, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikkestatslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5. Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i VVM-direktivets artikel 11. Det følger af Århuskonventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative og retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale

bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilt EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge civilt søgsmål.

Efter Århuskonventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed inklusiv foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelig og ikke uoverkommeligt dyre. Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Århuskonventionen og VVM-direktiv m.v. Efter dansk praksis kan enhver, der har retligt interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Århuskonventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, vil retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der vil være omfattet af dette lovforslag, skulle påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter, hvilket sikres ved den foreslåede § 18, stk. 2. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den XX til den XX (... dage/uger) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

[...]

11. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Lovforslaget mindsker risikoen for fordyrelser af Fremtidens S-bane.	DSB afholder omkostninger for Programmet Fremtidens S-bane.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen.	Der vil være behov for administration af en eventuel kompensationsordning.

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Positive erhvervsøkonomiske konsekvenser ved forbedring af mobiliteten på S-banen.	Der skal i anlægsperioderne gennemføres en række ledningsarbejder nødvendiggjort af programmets gennemførelse. Fordelingen af udgifter til ledningsarbejder afhænger af den enkelte lednings retsstilling. Det kan derfor have økonomiske konsekvenser for ledningsejerne.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen.	Der vil være administrative konsekvenser så længe eventuelle ekspropriationsforretninger m.v. foregår.
Administrative konsekvenser for borgerne	Hvis naboer til programmet om Fremtidens S-bane bliver udsat for meget støjende aften- og nattearbejder, har by-, land- og transportministeren mulighed for at bestemme, at borgere kan få kontant kompensation eller midlertidigt ophold uden for eget hjem.	Der afskæres administrative klageadgange for borgerne i forhold til afgørelser om anlægsprojekterne i programmet inden for visse dele af miljølovgivningen. Der vil være administrative konsekvenser så længe eventuelle ekspropriationsforretninger m.v. foregår.
Klimamæssige konsekvenser	Fremtidens S-bane er med til at skabe muligheden for et mere attraktivt togprodukt, hvilket vil kunne muliggøre en reduktion i CO ₂ -udledning.	Der vil være en ubetydelig CO ₂ -udledning i forbindelse med anlægsfaserne af programmet.
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	De nærmere miljø- og naturmæssige konsekvenser på hver enkelt S-banestrækning afklares nærmere i det videre forløb.	Naboer til Programmet Fremtidens S-bane samt dyr risikerer at opleve en forøget støj- og vibrationsforurening i forbindelse med anlægsarbejderne. Programmet indebærer arealindgreb.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Århuskonventionen).	

Er i strid med de fem princip- per for imple- mentering af er- hvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved im- plementering af ikke-erhvervs- rettet EU-regu- lering) (sæt X)	Ja Nej X
---	---

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås i § 1, stk. 1, at DSB med dertilhørende datterselskaber bemyndiges til at undersøge, projektere og etablere de nødvendige anlægsprojekter med henblik på at gennemføre omlægningen af den eksisterende S-bane til et fuldautomatisk førerløst transportsystem (Programmet Fremtidens S-bane).

Det foreslåede vil betyde, at DSB med dertilhørende datterselskaber bemyndiges til at undersøge, projektere og etablere de nødvendige anlægsprojekter med henblik på at gennemføre omlægningen af den eksisterende S-bane til et fuldautomatisk førerløst transportsystem, hvilket benævnes programmet Fremtidens S-bane.

Med bestemmelsen vil DSB blive bemyndiget til bl.a. at foretage forudgående nødvendige undersøgelser, der vil skulle danne grundlaget for efterfølgende projektering og etablering af Fremtidens S-bane.

Bestemmelsen suppleres af bestemmelsen i jernbanelovens § 38, der giver by-, land- og transportministeren adgang til en privat ejendom mod behørig legitimation og uden retskendelse med henblik på at foretage diverse undersøgelser, herunder naturundersøgelser forud for udarbejdelse af eventuelle miljøkonsekvensvurderinger af konkrete projekter efter jernbanelovens kapitel 6 a, der skønnes nødvendigt for at foretage undersøgelser og projektering af nye baneanlæg eller ændringer af eksisterende baneanlæg samt klimarelaterede afværgeforanstaltninger, naturligvis inden for rammerne af det fastlagte program for Fremtidens S-bane. By-, land- og transportministerens beføjelse i jernbanelovens § 38 forventes delegeret til DSB på S-banen. By-, land- og transportministerens kan generelt bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser efter jernbaneloven på S-banen efter jernbanelovens § 112, stk. 4

Bestemmelsen vil ikke i sig selv medføre, at de omtalte anlæg og dispositioner vil kunne udføres uden nødvendige godkendelser, tilladelser eller dispensationer i henhold til anden lovgivning, medmindre anden lovgivning er fraveget ved nærværende lov, jf. nærværende lovs kapitel 3, ligesom der for så vidt angår anlæg af de enkelte strækninger vil skulle foretages indledende screeninger og eventuelt miljøkonsekvensvurderinger af konkrete projekter efter jernbanelovens kapitel 6 a.

Det foreslås desuden i § 1, stk. 2, at den geografiske udstrækning af Programmet Fremtidens S-bane fremgår af lovens bilag 1.

Med bestemmelsen foreslås, at den geografiske afgrænsning af Programmet Fremtidens S-bane foretages i bilag 1. Programmet Fremtidens S-bane, ligger inden for S-banenettet, dvs.

de københavnske lokaltog, der forbinder indre by med Hillerød, Klampenborg, Frederikssund, Farum, Høje Taastrup og Køge, herunder Ringbanen, der forbinder stationerne Hellerup til København Syd.

Anlægsaktiviteter, der ikke udføres som led i gennemførelsen af programmet, jf. stk. 1, eller som ikke ligger inden for programområdet, jf. lovens bilag 1, vil således ikke være omfattet af loven.

Såfremt der efter lovens vedtagelse sker ændringer i programmet, indebærer bestemmelsen i § 1 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af programmet, når dette i anlægsfasen sker i overensstemmelse med reglerne om ændringer eller udvidelse af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter i jernbanelovens kapitel 6 a og regler udstedt i medfør heraf, jf. § 2.

Til § 2

I § 2 foreslås det, at Jernbanelovens kapitel 6 a finder anvendelse i forbindelse med gennemførelse af Programmet Fremtidens S-bane, jf. § 1.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at DSB vil skulle udarbejde en miljøkonsekvensrapport, hvis dette kræves efter de gældende regler for miljøvurdering af statslige jernbaneprojekter i jernbanelovens kapitel 6 a. Forud herfor vil det skulle afklares konkret efter reglerne om screening i jernbaneloven, hvorvidt det vil være nødvendigt med en miljøvurdering. Selve screeningen vil skulle foretages af Trafikstyrelsen efter de gældende regler for screening af projekter med hensyn til, om det vil være nødvendigt med en egentlig miljøkonsekvensvurdering ved omlægning af de eksisterende jernbanestrækninger på S-banen til Programmet Fremtidens S-bane.

Processen i jernbanelovens kapitel 6 a vil skulle følges, uanset om der er tale om etablering af nyt anlæg, eller der er tale om udvidelse eller ændring af eksisterende anlæg, når anlæggelsen foretages med henblik på gennemførelse af Programmet Fremtidens S-bane.

Den forventede proces er, at DSB vil skulle anmelde anlægsprojekter til screening efter de gældende regler i jernbanelovens kapitel 6 a. Såfremt et givent anlægsprojekt er omfattet af jernbanelovens bilag 2 vil Trafikstyrelsen på baggrund af oplysningerne i screeningsansøgningen, samt evt. oplysninger fra en myndighedshøring, skulle vurdere, hvorvidt delprojektet skal underkastes en miljøkonsekvensvurdering. Denne vurdering er baseret på, hvorvidt det pågældende anlægsprojekt forventes at få væsentlig indvirkning på miljøet. Hvis dette vurderes ikke at være tilfældet, vil anlægsprojektet kunne udføres uden yderligere tilladelse fra Trafikstyrelsen.

Det skal bemærkes, at DSB vil have muligheden for direkte at igangsætte en miljøkonsekvensvurdering, uagtet at der ikke er udarbejdet indledende screening, efter reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a.

Den foreslåede § 2 er ikke til hinder for, at DSB vil kunne vælge at lade et projekt undergå en direkte miljøkonsekvensvurdering uden en forudgående screening. Muligheden følger af jernbanelovens kapitel 6 a.

Screeninger for miljøvurderingspligt og eventuelle miljøkonsekvensvurderinger af strækningerne vil skulle gennemføres efter bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a, med Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed.

I processen med screening for miljøvurderingspligt vil Trafikstyrelsen skulle høre en række berørte myndigheder, såsom Miljøstyrelsen, den lokale kommune, Slots- og Kulturstyrelsen, Naturstyrelsen med flere. Derudover vil grundejere skulle partshøres i relevant omfang.

Til § 3

I § 3 foreslås det, at anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane skal gennemføres inden for rammerne af de udførte vurderinger af projekternes indvirkninger på miljøet, jf. § 2.

Det foreslåede vil betyde, at anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane vil skulle gennemføres inden for rammerne af de vurderinger, de udførte vurderinger af anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet, jf. § 2.

Programmets indvirkning på miljøet vil skulle beskrives og vurderes i de miljømæssige undersøgelser af de pågældende anlægsprojekter.

Ved fremtidig meddelelse af en administrativ tilladelse efter reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a vil det være en forudsætning, eventuelt formuleret som et vilkår, at programmet etableres i overensstemmelse med de forudsætninger, der er lagt til grund i miljøkonsekvensvurderingerne, der udarbejdes efter processen i jernbanelovens kapitel 6 a, og således holder sig inden for de miljømæssige vurderinger, der vil fremgå af miljøkonsekvensrapporter for Programmet Fremtidens S-bane.

I henhold til den foreslåede bestemmelse vil det således påhvile DSB – og i praksis DSB's entreprenører – at udføre de pågældende bygge- og anlægsarbejder på en sådan måde, at indvirkningerne på miljøet vil blive holdt inden for rammerne af udførte vurderinger af programmets indvirkninger på miljøet. By-, land- og transportministeren vil føre tilsyn hermed, jf. lovforslagets § 16. Denne kompetence vil kunne delegeres til Trafikstyrelsen, jf. den foreslåede § 16.

Såfremt der efter lovens vedtagelse foretages ændringer i programmet, indebærer bestemmelsen i § 3 ikke en begrænsning i adgangen til at gennemføre ændringer eller udvidelser af programmets anlægsprojekter, når dette i anlægsfasen sker i overensstemmelse med lovens § 2.

Det vil betyde, at programmet herefter som udgangspunkt vil skulle gennemføres inden for rammerne af udførte vurderinger af anlægsprojektets indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 2.

For en nærmere beskrivelse af programmets miljømæssige vurderinger henvises til pkt. 3.3 i de almindelige bemærkninger. Denne indledende miljøvurdering af programmet danner ikke grundlag for fremtidig gennemførelse af konkrete anlægsprojekter, der er nødvendige for at gennemføre Programmet Fremtidens S-bane.

Til § 4

De arealer, hvorpå programmet vil skulle gennemføres, er omfattet af en række bestemmelser i plan-, natur-, og miljølovgivningen, herunder bl.a. lov om miljøbeskyttelse, lov om planlægning, lov om naturbeskyttelse, lov om skove og museumsloven, som regulerer adgangen til at foretage fysiske arbejder eller indgreb på arealer. Der henvises til pkt. 3.4 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i § 4, at anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane ikke kræver godkendelse, tilladelse eller dispensation efter § 33, i lov om miljøbeskyttelse, § 35, stk. 1, i lov om planlægning, §§ 26 a, 50 og 65, stk. 1-3, jf. §§ 3 og 16-18, i lov om naturbeskyttelse og §§ 8-13 og 26-28 i lov om skove.

Bestemmelsen har til formål at skabe klarhed om forholdet mellem loven og de regler i plan-, natur- og miljølovgivningen, der stiller krav om godkendelse, tilladelse eller dispensation inden foretagelse af fysiske dispositioner nær visse naturtyper samt fra den eksisterende kommunale planlægning.

Selv om bestemmelsen vil indebære, at dele af plan-, natur- og miljølovgivningen m.v., vil blive fraveget, varetages hensynet bag disse regler stadigvæk i programmet ved, at DSB ved udførelsen af programmets anlægsprojekter vil skulle overholde loven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger samt rammerne beskrevet i miljøvurderingen for Programmet Fremtidens S-bane. Disse rammer vil sikre en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser.

Fravigelsen af dele af den almindelige plan-, natur- og miljølovgivningen m.v. vil være i overensstemmelse med normal praksis ved anlægslove. Formålet hermed vil være at sikre fremdriften i programmet, således at de betydelige økonomiske og trafikale konsekvenser,

som forsinkelse af programmets anlægsprojekter vil medføre, i videst muligt omfang ikke vil indtræde.

De bestemmelser og krav om tilladelse, godkendelse eller dispensation i den øvrige lovgivning, som ikke udtrykkeligt bliver fraveget, vil stadig finde anvendelse for programmet, herunder også reglerne om tilsyn, håndhævelse og straf for overtrædelse af regler, som ikke vil være fraveget. Tilsvarende gælder for andre regler, f.eks. om erstatning eller om miljøskade, i de respektive love.

Uagtet at der med lovforslaget fraviges en række plan- og miljørelaterede bestemmelser skal væsentlige miljøpåvirkninger belyses efter jernbanelovens miljøvurderingsregler i jernbanelovens kapitel 6 a. Dette gælder også for miljøemner, der er omfattet af fravegen lovgivning. Dette indebærer, at DSB som bygherre på fyldestgørende og retvisende måde vil skulle stille oplysninger om projekternes miljøeffekter til rådighed for Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed. Disse oplysninger kan efter omstændighederne også omfatte forhold, der er reguleret efter anden lovgivning og fraveget med lovforslaget, hvorefter Trafikstyrelsen efter gældende lovgivning vil skulle træffe afgørelse om et givent projekt efter jernbanelovens kapitel 6 a.

Bestemmelsen i § 4, vil ikke kun gælde i forhold til programmets permanente anlæg, men også i forhold til arbejder i midlertidige områder, som f.eks. arbejdspladser. Bestemmelsen vil alene finde anvendelse, indtil programmet i sin helhed er færdigt. Ved den efterfølgende administration efter de nævnte love, vil det skulle lægges til grund, at anlægget vil kunne drives og vedligeholdes på normal vis, når Programmet Fremtidens S-bane vil være gennemført. Såfremt der som led i driftsfasen vil skulle foretages nye ændringer i tilstanden i f.eks. et fredet område eller et naturområde, vil de normale regler finde anvendelse.

Bestemmelsen vil indebære, at DSB ikke vil skulle indhente en godkendelse i medfør af § 33 i lov om miljøbeskyttelse med henblik på udførelse af arbejder omfattet af nærværende lov, f.eks. i forbindelse med genanvendelse af forurennet jord i programmets anlægsprojekter.

Bestemmelsen § 33 i lov om miljøbeskyttelse vil have karakter af en godkendelsesordning, hvis formål er begrundet i forebyggelses- og kontrollensyn i forbindelse med forurenende virksomhed.

Listen over særligt forurenende virksomheder, anlæg og indretninger, som vil være omfattet af godkendelsespligten, er udmøntet til godkendelsesbekendtgørelsens bilag 1 og bilag 2. Der er i godkendelsesbekendtgørelsens bilag 1 og 2 kun ét listepunkt, navnlig liste-punkt K212, som kan være relevant i forbindelse med programmets midlertidige oplag af ikke-farligt affald på midlertidige arbejdspladser. Det midlertidige oplag anses som værende udført på et anlæg, hvilket vil forudsætte, at aktiviteten foregår på en fast ejendom og med en vis varighed.

Programmets arbejdspladser vil i overvejende grad have karakter af kortere anvendelsesperioder, og dermed ikke have en vis varighed. Det forudsættes derfor, at behovet for at varetage hensynene efter en miljøgodkendelse efter § 33 i lov om miljøbeskyttelse med henblik oplag af ikke-farligt affald, kun undtagelsesvist vil blive aktuelt.

Hensynet for så vidt angår midlertidigt oplag af jord, samt forholdet til støj, vil blive reguleret ved hhv. lov om miljøbeskyttelse § 19, lov om miljøbeskyttelse § 42 eller kommunernes forskrifter for midlertidige bygge- og anlægsaktiviteter. I forhold til lov om miljøbeskyttelse § 42 og kommunernes forskrifter, vil disse kunne fraviges efter nærværende lovs støjregler i § 9.

Hensynene bag lov om miljøbeskyttelse § 33 vil blive varetaget ved gennemførelsen af projektet af DSB efter denne lov, jf. § 6.

Bestemmelsen vil derudover indebære, at der ikke vil skulle indhentes landzonetilladelse efter lov om planlægning § 35, til opførelse af anlæg i landzone, som vil være omfattet af lovforslaget, herunder til de midlertidige arbejdspladser, anlæg og installationer.

Hensynet i § 35 i lov om planlægning er at forhindre spredt bebyggelse i det åbne land og dermed sikre en klar grænse mellem by og land. Sigtet er at forbeholde landzonen til jordbrugserhvervene og at tilgodese landskabs- og naturværdier samtidig med, at egentlig byudvikling sker, hvor planlægningen åbner mulighed for det. Landzonen vil dermed som udgangspunkt skulle friholdes for anden spredt bebyggelse, end hvad der vil være nødvendigt for landbrugs-, skovbrugs- og fiskeridriften.

Det bagvedliggende hensyn, der er grundlaget for begrænsningen i at opføre bebyggelse eller etablere midlertidige arbejdspladser i landzonen, kan ikke efterleves, idet anlægsprojekter inden for Programmet Fremtidens S-bane, der vil skulle gennemføres i landzonen, dermed ikke vil kunne realiseres.

Hensynene bag lov om planlægning § 35 vil ikke varetages, jf. § 7 i nærværende lov.

Bestemmelsen vil endvidere indebære, at der uanset lov om naturbeskyttelse § 3, og uden dispensation vil kunne ændres i tilstanden af en række af de naturtyper, som berøres i forbindelse med programmet. Tilsvarende gælder for fortidsminder og arbejder inden for sø- og åbeskyttelseslinjen samt skovbeskyttelseslinjen, jf. lov om naturbeskyttelse §§ 16-18.

Hensynet til lov om naturbeskyttelse § 3 vil være at undgå ødelæggende tilstandsændringer af en række nærmere bestemte naturtyper. Tilstandsændringer af beskyttet natur efter lov om naturbeskyttelse § 3 vil søges undgået eller minimeret.

Vil tilstandsændringer af § 3-natur ikke kunne undgås, vil der i forhold til permanente tilstandsændringer etableres erstatningsnatur, mens naturtyperne ved en midlertidig påvirkning retableres.

Hensynene bag lov om naturbeskyttelse § 3 vil blive varetaget ved gennemførelsen af projektet af DSB efter denne lov, jf. § 6.

Hensynet til sø- og åbeskyttelseslinjen er at sikre søer og åer som værdifulde landskabselementer og som levesteder for dyre- og planteliv.

Det bagvedliggende hensyn, der er grundlaget for begrænsningen i at opføre bebyggelse i sø- og åbeskyttelseslinjerne, vil ikke kunne efterleves, idet anlægsprojekter inden for Programmet Fremtidens S-bane, der vil skulle gennemføres inden for beskyttelseslinjerne, dermed ikke vil kunne realiseres, navnlig med hensyn til opførelse af nødvendige hegn og tekniske installationer.

Hensynene bag lov om naturbeskyttelse §§ 16-18 vil ikke varetages, jf. § 7 i nærværende lov.

Bestemmelsen vil yderligere indebære, at der uanset lov om naturbeskyttelse § 26 a vil kunne nedlægges veje. Dette er en forudsætning for gennemførelse af programmet.

Hensynene til lov om naturbeskyttelse § 26 a er det offentliges adgang til rekreative arealer. I forbindelse med midlertidige sløjfning af veje eller stier i forbindelse med gennemførelsen af programmet, vil der kunne blive anvist alternative ruter.

Hensynene bag lov om naturbeskyttelse § 26 a vil varetages ved gennemførelsen af projektet af DSB efter denne lov, jf. § 6.

Bestemmelsen vil endvidere indebære, at programmet vil kunne gennemføres uden hensyn til eksisterende fredninger, idet der ikke vil skulle søges dispensationer fra Fredningsnævnet, jf. lov om naturbeskyttelse § 50.

Derudover vil bestemmelsen indebære, at programmet vil kunne gennemføres uden hensyn til kommunalbestyrelsens muligheder for at gøre undtagelser i medfør af § 65 i lov om naturbeskyttelse.

Bestemmelsen vil endeligt indebære, at reglerne om fredskovpligt i lov om skove §§ 8-13 og 26-28 vil blive fraveget.

Dette vil betyde, at begrænsningen i anvendelsen af et fredskovspligtigt areal, jf. lov om skove §§ 8-13, ikke vil være gældende for så vidt angår DSB's bygge- og anlægsarbejder i

forbindelse med gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane, når dette arbejde bliver udført i et fredskovspligtigt areal.

Det vil desuden betyde, at begrænsningen i behandlingen af bevaringsværdige egekrat, ydre skovbryn af løvtræer og buske i fredskovspligtige arealer samt diverse mindre bevaringsværdige naturtyper beliggende i fredskovspligtige arealer, jf. lov om skove §§ 26-28, ligeledes ikke vil være gældende for så vidt angår bygge- og anlægsarbejderne i forbindelse med gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane, når arbejdet bliver udført i et fredskovspligtigt areal.

Fravigelsen vil blive foretaget for at sikre adgang til opførelse af bl.a. nødvendige hegn og tekniske installationer inden for et fredskovspligtigt areal.

Hensynene bag lov om skove er at værne om landets skove og forøge skovarealerne af særligt højstammet skov, samt de særlige naturtyper opregnet i lov om skove § 26-28. Ved midlertidig arealanvendelse inden for et fredskovspligtigt areal vil hensynet blive varetaget ved, at arealet genplantes. Er der derimod tale om permanent rydning, vil hensynet blive varetaget ved etablering af erstatningsskov.

Hensynene bag lov om skove §§ 8-19 og 26-28 vil blive varetaget ved gennemførelsen af projektet af DSB efter denne lov, jf. § 6.

Til § 5

Det foreslås i § 5, at reglerne i lov om planlægning kapitel 4 og 5 samt kapitel 8 og 8 a i museumsloven ikke finder anvendelse på anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane.

Uagtet at der med lovforslaget fraviges bestemmelser i plan- og museumslovgivning skal væsentlige miljøpåvirkninger belyses efter jernbanelovens miljøvurderingsregler i jernbanelovens kapitel 6 a. Dette gælder også for miljøemner, der er omfattet af fravegen lovgivning. DSB vil endvidere som bygherre på fyldestgørende og retvisende måde skulle stille oplysninger om projekternes miljøeffekter til rådighed for Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed. Disse oplysninger kan efter omstændighederne også omfatte forhold, der er reguleret efter anden lovgivning og fraveget med lovforslaget, hvorefter Trafikstyrelsen efter gældende lovgivning vil skulle træffe afgørelse om et givent projekt efter jernbanelovens kapitel 6 a.

Fravigelsen af reglerne om kommune- og lokalplaner i lov om planlægning kapitel 4 og 5 begrundes i, at nærværende lov vil udgøre den retlige ramme for anlægsprojekterne for Programmet Fremtidens S-bane, og gennemførelsen af anlægsprojekterne vil derfor ikke kræve fysisk planlægning efter lov om planlægning.

Fravigelse af museumslovens kapitel 8 og 8 a vil indebære, at de bevaringsværdige hensyn efter museumsloven, for så vidt angår arealer, der vil være nødvendige for gennemførelsen af programmet, vil blive varetaget af DSB, som anlægsmyndighed. DSB vil således blive bemyndiget til helt eller delvist at fravige beskyttelsen af fortidsminder, som følger af museumsloven. Det bemærkes, at DSB under alle omstændigheder vil følge principperne i museumsloven, jf. lovforslagets § 6.

Som følge af museumsloven vil DSB, hvis der under anlægsarbejdet fremkommer arkæologiske fund, skulle standse arbejdet i det omfang, det berører fortidsmindet. Fundet vil herefter blive anmeldt til Kulturministeriet, som vil blive anmodet om at vurdere, hvorvidt arbejdet vil kunne fortsætte, eller om det skal indstilles, indtil der er foretaget en nærmere undersøgelse.

DSB vil i stedet efter denne lov vurdere de bevaringsmæssige hensyn efter museumsloven i forhold til det konkrete anlægsprojekt. For at sikre den nødvendige sagkundskab, vil DSB i forbindelse med anvendelsen af denne bestemmelse skulle inddrage de relevante instanser, herunder Slots- og Kulturstyrelsen, til belysning af sagerne.

Til § 6

Det foreslås i § 6, at hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i §§ 4 og 5 varetages ved gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane af DSB efter denne lov, jf. dog § 7.

Selvom den foreslåede § 4 vil indebære, at dele af plan-, natur- og miljølovgivningen m.v., fraviges, vil hensynet bag disse regler stadigvæk blive varetaget i programmet ved, at DSB ved udførelsen af anlægsprojekter vil skulle overholde loven og de retningslinjer, der fremgår af lovforslagets bemærkninger samt rammerne i miljøvurderingen for Programmet Fremtidens S-bane.

DSB vil endvidere som bygherre på fyldestgørende og retvisende måde skulle stille oplysninger om projekternes miljøeffekter til rådighed for Trafikstyrelsen som miljøvurderingsmyndighed. Disse oplysninger kan efter omstændighederne også omfatte forhold, der er reguleret efter anden lovgivning og fraveget med lovforslaget, hvorefter Trafikstyrelsen efter gældende lovgivning vil skulle træffe afgørelse om et givent projekt efter jernbanelovens kapitel 6 a.

Disse rammer sikrer en varetagelse af de hensyn, som normalt ville blive varetaget gennem de fravegne bestemmelser. Det forventes, at DSB vil skulle gennemføre programmets anlægsprojekter i dialog med de kommunale og statslige myndigheder omkring hensigtsmæssig arealanvendelse, adgangsforhold, beskyttelsesforhold og lignende.

Se bemærkningerne til de foreslåede §§ 4 og 5 for en nærmere beskrivelse af, hvilke bestemmelser der vil blive fraveget, hvilke hensyn de fravegne bestemmelser varetager, og hvorfor

hensynene i forbindelse med gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane enten vil blive varetaget, jf. nærværende bestemmelse, eller ikke vil blive varetaget, jf. § 7.

Til § 7

Det foreslås i § 7, at hensynene bag lov om naturbeskyttelse §§ 16-18 og lov om planlægning § 35, stk.1, fraviges ved anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane.

Selvom den foreslåede § 4, vil indebære, at dele af den almindelige plan-, natur- og miljølovgivning m.v. fraviges, varetages hensynene bag disse regler som udgangspunkt stadigvæk i programmet ved, at DSB ved udførelse af programmets anlægsprojekter vil skulle overholde denne lov, de rammer som fremgår af lovforslagets bemærkninger samt rammerne beskrevet i miljøvurderinger og miljøkonsekvensrapporter for projektet.

Det forventes, at DSB fortsat vil gennemføre programmets anlægsprojekter i dialog med de kommunale og statslige myndigheder omkring hensigtsmæssig arealanvendelse, adgangsforhold, beskyttelsesforhold og lignende.

Se bemærkningerne til de foreslåede §§ 4 og 5 for en nærmere beskrivelse af, hvilke bestemmelser der vil blive fraveget, hvilke hensyn de fravegne bestemmelser varetager, og hvorfor hensynene i forbindelse med gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane enten vil blive varetaget, jf. § 6, eller ikke vil blive varetaget, jf. nærværende bestemmelse.

Til § 8

Ifølge lov om miljøbeskyttelse kapitel 11, vil kommunalbestyrelsens afgørelser og beslutninger efter loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, som udgangspunkt kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Tilsvarende gælder som udgangspunkt for afgørelser, truffet af miljøministeren efter nærmere fastsatte bestemmelser i lov om miljøbeskyttelse eller regler fastsat med hjemmel i loven.

Ifølge lov om naturbeskyttelse kapitel 12 vil bl.a. kommunalbestyrelsens afgørelser efter loven eller de regler, der udstedes efter loven, Fredningsnævnets afgørelser efter lov om naturbeskyttelse § 50, stk. 1, miljøministerens afgørelser efter nærmere fastsatte bestemmelser i lov om naturbeskyttelse eller regler fastsat med hjemmel i loven som udgangspunkt kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Ifølge kapitel 8, i bygningsfredningsloven vil Slots- og Kulturstyrelsens afgørelser, for så vidt angår beføjelser efter loven, som kulturministeren har bemyndiget styrelsen til at udøve, som udgangspunkt kunne påklages til kulturministeren.

Ifølge kapitel 9 i lov om skove vil afgørelser, der er truffet af miljøministeren eller efter bemyndigelse fra ministeren, som udgangspunkt kunne påklages til Miljø- og

Fødevareklagenævnet, medmindre ministeren har fastsat regler om, at afgørelser, der er truffet efter bemyndigelse eller efter regler, der er udstedt efter loven, ikke vil kunne påklages.

Efter kapitel 16 i lov om vandløb vil vandløbsmyndighedens (kommunalbestyrelsens) afgørelser, bortset fra afgørelser om erstatning og andre økonomiske spørgsmål, og miljøministerens afgørelser efter § 37 a som udgangspunkt kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Dog vil afgørelser efter lovens kapitel 11 a (om miljøskade) som udgangspunkt ligeledes kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet.

Ifølge kapitel 5, i lov om jagt og vildtforvaltning vil miljøministerens afgørelse om erstatning kunne påklages til den taksationskommission, der er nævnt i lovens § 46.

Ifølge kapitel 10 i lov om forurennet jord vil der være en række muligheder for at påklage afgørelser, der er truffet i medfør af loven.

Efter kapitel VI i lov om kommunernes styrelse (kommunestyrelsesloven), jf. lovbekendtgørelse nr. 47 af 15. januar 2019, fører Ankestyrelsen tilsyn med, at kommunerne overholder den lovgivning, der særligt gælder for offentlige myndigheder i det omfang, der ikke er særlige klage- og tilsynsmuligheder, der kan tage stilling til den pågældende sag. Af samme lovs kapitel VII følger det, at Økonomi- og Indenrigsministeriet er rekursinstans i forhold til en række nærmere angivne afgørelser om sanktioner, samtykke og godkendelse, som træffes af Ankestyrelsen, samt at Økonomi- og Indenrigsministeriet er øverste tilsynsmyndighed i forhold til Ankestyrelsens dispositioner eller undladelser som led i udøvelsen af tilsynet. Det følger af § 1, stk. 2, i lov om kommunernes styrelse, at reglerne viger for anden lovgivning.

Det foreslås i § 8, *stk. 1*, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelse vedrørende anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane, som træffes efter lov om forurennet jord, lov om bygningsfredning og bevaring af bygninger og bymiljøer, lov om miljøbeskyttelse, lov om naturbeskyttelse, lov om skove, lov om vandløb, med undtagelse af kapitel 13, og lov om jagt og vildtforvaltning eller regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Med bestemmelsen foreslås det, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love vil blive fraveget, således at klage over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med det samlede program ikke følger de normale regler i de respektive love, idet klageadgang afskæres. En afskæring af klageadgangen vil være nødvendig af fremdriftshensyn. Det vil fortsat være muligt at indbringe afgørelserne til Folketingets Ombudsmand, hvilket ikke vil have opsættende virkning. Afgørelserne vil desuden fortsat kunne indbringes for domstolene, dog med de frister, der fremgår af lovforslagets § 18.

Bestemmelsen vil ikke være begrænset til arbejder i programområdet, idet bestemmelsen også vil omfatte andre afgørelser efter de i § 8, stk. 1, nævnte love, når disse vil påvirke

adgangen til at gennemføre programmet eller vil kunne medføre forsinkelse eller lignende. I et sådant tilfælde vil det dog skulle være uproblematisk at vurdere, at en afgørelse vil kunne siges at påvirke programmet.

Behandlingen af sagerne vil i øvrigt fortsat være reguleret af de nævnte love, hvor disse ikke er fraveget efter lovforslagets § 4, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende vil gælde de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene.

Afskæring af klageadgangen vil alene gælde for afgørelser efter de nævnte love vedrørende programmet i anlægsfasen. Bestemmelsen finder ikke anvendelse, hvis der f.eks. i driftsfasen, efter programmet er gennemført, måtte være behov for afgørelser efter de nævnte love.

Det foreslås i § 8, stk. 2, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages af DSB til by-, land- og transportministeren.

By-, land- og transportministerens behandling af klagesager efter stk. 2, vil fortsat være reguleret af de i stk. 1 nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensation m.v. efter lovene, fortsat vil gælde. Hvor det ved udøvelsen af et skøn efter den pågældende lov vil være muligt at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til programmet, vil by-, land- og transportministeren også kunne inddrage og lægge afgørende vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om programmet.

Det foreslås i § 8, stk. 3, at by-, land- og transportministeren kan beslutte at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser efter de love, der er nævnt i stk. 1, i en nærmere bestemt sag, der vedrører anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane.

Adgangen til at overtage kommunalbestyrelsens beføjelser vedrører alene kompetencen til at træffe afgørelse i en nærmere bestemt enkeltsag (call in), som verserer hos kommunalbestyrelsen efter de i stk. 1 nævnte love. Bestemmelsen vil bl.a. kunne blive udnyttet, hvor en sag på grund af væsentlige hensyn til fremdriften i anlægsprojekterne i Programmet Fremtidens S-bane kræves behandlet og afgjort af en myndighed, der vil have en betydelig indsigt i sammenhængen og rammerne for programmet. Bestemmelsen vil endvidere kunne være relevant i forhold til stk. 2, hvor kommunen ikke træffer afgørelse i en sag, der er af væsentlig betydning for fremdriften i programmet.

By-, land- og transportministeren vil – ligesom efter stk. 2 – skulle træffe afgørelse efter bestemmelserne i, og praksis efter, de love, der er nævnt i stk. 1, idet hensynet til programmet, herunder til at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af programmet dog, hvis det et muligt efter de pågældende love, vil kunne tillægges betydning. Selvom by-, land- og

transportministeren beslutter at træffe afgørelse i en nærmere bestemt sag, vil denne beslutning ikke ændre på de almindelige regler om tilsyn og håndhævelse. By-, land- og transportministeren vil dog også kunne beslutte at overtage kompetencen i en tilsynssag.

Det foreslås i § 8, stk. 4, at by-, land- og transportministerens afgørelser i klagesager efter stk. 2, og i sager, hvor ministeren har overtaget kommunalbestyrelsens beføjelser efter stk. 3, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen vil ikke ændre ved, at sagerne vil kunne indbringes for Folketingets Ombudsmand eller domstolene. I tilfælde af søgsmål vedrørende by-, land- og transportministerens afgørelser efter stk. 3 og 4, vil reglerne om søgsmålsfrist og omkostninger i lovforslagets § 18 gælde.

I § 8, stk. 5, foreslås det, at by-, land- og transportministeren til brug for behandlingen af sager efter stk. 2 og 3, kan fastsætte regler om kommunalbestyrelsens pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af de forhold, der reguleres efter lovene nævnt i stk. 1, inden for den pågældende kommune, herunder om, at oplysningerne skal afgives i en bestemt form.

Det foreslåede vil indebære, at by-, land- og transportministeren kan fastsættes regler om, at kommunalbestyrelsen til brug for ministerens behandling af klagesager efter stk. 2, eller call in-sager efter stk. 3, vil have pligt til at tilvejebringe oplysninger til brug for vurderingen af forhold, der reguleres efter de i stk. 1 nævnte love, inden for den pågældende kommune.

Bestemmelsen vil skulle sikre, at by-, land- og transportministeren vil kunne få de oplysninger, som kommunalbestyrelsen er i besiddelse af – eller kommunalbestyrelsen med rimelighed vil kunne pålægges at tilvejebringe – til brug for by-, land- og transportministerens behandling af sagen. Bestemmelsen svarer til lov om miljøbeskyttelse § 83, stk. 1, hvorefter miljøministeren vil kunne pålægge kommunalbestyrelser at tilvejebringe oplysninger til brug for en vurdering af forhold, der reguleres efter loven, inden for den enkelte kommunes område. Oplysningerne vil kunne forlanges afgivet i en bestemt form.

Det foreslås i § 8, stk. 6, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1.

Baggrunden for bestemmelsen er, at fravigelsen af reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage efter stk. 1, vil kunne indebære, at de kommunale tilsynsmyndigheder får en kompetence, som de ikke har efter gældende lovgivning i forhold til andre bygge- og anlægsprojekter. Da dette ikke vil være hensigten, foreslås det i stk. 6, at de kommunale tilsynsmyndigheder ikke fører tilsyn med kommunalbestyrelsens afgørelser omfattet af stk. 1. Der henvises til ovenstående begrundelse for at fravige reglerne om klageadgang i de i stk. 1 nævnte love.

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

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

Der henvises til pkt. 7 i de almindelige bemærkninger.

Til § 9

Ifølge lov om miljøbeskyttelse § 65, er det som udgangspunkt kommunalbestyrelsen i en given kommune, der fører tilsyn med, om reglerne i lov om miljøbeskyttelse og de regler, der er fastsat med hjemmel i loven, overholdes. Kommunalbestyrelsen har dermed kompetencen til at regulere forhold vedrørende forurening og gener, herunder støj og vibrationer fra anlægsarbejder.

Det foreslås i § 9, stk. 1, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om støj og vibrationer fra anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane.

Det foreslåede vil medføre, at by-, land- og transportministeren vil få bemyndigelse til at fastsætte regler om støj og vibrationer. Hvis bemyndigelsen benyttes, vil lov om miljøbeskyttelse, samt regler og lokale forskrifter udstedt, og eventuelle afgørelser truffet i medfør heraf, om støj og vibrationer, ikke finde anvendelse på programmet, jf. stk. 2.

By-, land- og transportministeren vil i medfør af den foreslåede stk. 1, kunne varetage beskyttelseshensynene efter kapitel 5 i lov om miljøbeskyttelse i en bekendtgørelse, ved at fastsætte regler om tærskelværdier for den tilladelige støj og vibrationer, der udgår fra de støjende arbejder, som gør det muligt at gennemføre Programmet Fremtidens S-bane.

Det forventes, at by-, land- og transportministeren i de tilfælde vil tage udgangspunkt i principperne i lov om miljøbeskyttelse. Der forventes som udgangspunkt ikke et lavere beskyttelsesniveau end normalt, medmindre væsentlige hensyn til programmets gennemførelse tilsiger det.

Det forventes, at gennemførelse af Programmet Fremtidens S-bane vil blive tilrettelagt således, at de ikke påfører omgivelserne unødige miljømæssige gener, og der forventes, at det i videst muligt omfang vil blive planlagt således, at de mest støjende og vibrerende aktiviteter

vil blive udført i dagtimerne. Dette vil kunne begrænse generne for de fleste naboer. Imidlertid betyder hensynet til opretholdelse af togtrafikken og den praktiske gennemførelse af programmet, at det kan blive nødvendigt, at der skal udføres støjende aften- og natarbejde.

Det er forventningen, at det vil være en betingelse for, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om støj og vibrationer, at en efterlevelse af gældende regler vil indebære en væsentlig fordyrelse eller forsinkelse af programmet eller, at programmet slet ikke kan gennemføres. Om betingelsen vil være opfyldt, vil bero på en konkret vurdering ud fra bl.a. karakteren af arbejderne. Det forventes, at ikke enhver form for forsinkelse eller fordyrelse af programmet vil være omfattet. Eksempelvis forventes en mindre forsinkelse, som ikke har betydning for den samlede tidsplan, ikke at være tilstrækkeligt til at begrunde, at by-, land- og transportministeren vil fastsætte regler om, støj og vibrationer. Omvendt vil der, i særlige tilfælde, hvor en forsinkelse på eksempelvis få dage, helt konkret, vil kunne medføre vidtrækkende konsekvenser for den samlede tidsplan, og dermed få den rettidige gennemførelse af et/det samlede Programmet Fremtidens S-bane, efter omstændighederne være tale om en forsinkelse af væsentlig betydning.

Det forventes, at vurderingen af, hvorvidt der vil være tale om en væsentlig fordyrelse af de pågældende anlægsprojekter, ligeledes vil afhænge af en konkret vurdering, hvor det vil kunne indgå som et hensyn, om projekterne vil blive fordyret med samlede udgifter af en størrelse, der må anses at ligge ud over, hvad der måtte være almindelige og forventelige fordyrelser.

Det foreslås i § 9, stk. 2, at regler fastsat i medfør af stk. 1 kan fravige regler om støj og vibrationer i lov om miljøbeskyttelse samt regler vedrørende støj og vibrationer udstedt i medfør heraf.

Det vil i praksis være lov om miljøbeskyttelse § 42, samt miljøaktivitetsbekendtgørelsen, der vil blive fraveget.

Det foreslåede vil medføre, at såfremt by-, land- og transportministeren fastsætter regler om støj og vibrationer i henhold til den foreslåede stk. 1, vil anlægsarbejderne omfattet af lovforslaget være reguleret af disse regler, og lov om miljøbeskyttelse, samt regler, påbud eller forbud udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf, for så vidt angår støj og vibrationer, ikke længere finde anvendelse.

Der henvises i øvrigt til pkt.3.5. i de almindelige bemærkninger.

Til § 10

Det foreslås i § 10, stk. 1, at by-, land- og transportministeren kan fastsætte regler om konstant kompensation til beboere eller tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem, som er

naboer til anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane, og som er omfattet af regler udstedt efter § 9, stk. 1.

Det foreslåede vil medføre, at by-, land- og transportministeren vil kunne fastsætte regler om, at der vil kunne gives tilbud om kontant kompensation eller midlertidigt ophold uden for eget hjem til beboere, som vil være naboer til anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane. Det er forventningen, at tilbud om kompensation vil kunne ske efter anmodning fra beboere, som er naboer til programmet.

Den foreslåede kompensationsordning med tilbud om kontant kompensation eller midlertidigt ophold uden for eget hjem til beboere vil skulle være betinget af, at by-, land- og transportministeren har fastsat regler om støj og vibrationer fra anlægget af programmet efter den foreslåede § 9, stk. 1.

Det forventes, at beboere, som vil være naboer til støjende arbejder, vil skulle varsles, før arbejderne påbegyndes. Såfremt by-, land- og transportministeren fastsætter tærskelværdier for tilladelig støj og vibrationer efter den foreslåede § 9, stk. 1, er det forventningen, at berørte naboer samtidigt vil skulle vejledes om, at det vil være muligt at modtage tilbud om kontant kompensation eller midlertidigt ophold uden for eget hjem, hvis by-, land- og transportministeren har fastsat regler efter § 10, stk. 1.

Det forventes, at i tilfælde af midlertidigt ophold uden for eget hjem vil der være tale om ophold på et nærliggende hotel eller lignende. Det forventes således ikke, at ordningen vil indebære tilbud om en egentlig genhusning, eller at eventuelle øgede transportomkostninger, der måtte være forbundet med opholdet, vil være omfattet af ordningen.

Det foreslås i § 10, stk. 2, at pengebeløb ydet efter reglerne i stk. 1 ikke indgår ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser.

Det foreslåede vil medføre, at pengebeløb ydet i medfør af kompensationsordningen, såfremt denne vil blive fastsat efter § 10, ikke vil komme til at indgå ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og ikke vil medføre reduktion af sådanne ydelser. Det forventes, at dette vil gælde for både for ydelser til dækning af tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem og til kontant kompensation.

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

Til § 11

Efter gældende ret følger det af § 77, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som

vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje i byer eller bymæssige områder. For ledninger over, under eller langs baneareal er tilsvarende bestemmelser indsat i jernbanelovens § 24 a, stk. 1 og 2 ved lov nr. 756 af 13. juni 2023.

Endvidere gælder gæsteprincippet i henhold til retspraksis på ulovbestemt grundlag for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer.

Det foreslås i § 11, stk. 1, at arbejder på ledninger i eller over arealer i områder, hvor Programmet Fremtidens S-bane skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af DSB med dertilhørende datterselskaber under gennemførelsen, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Det foreslås i § 11, stk. 2, at stk. 1, ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt i følgende tilfælde

- 1) Ved aftale,
- 2) Ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom
- 3) Ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40, i lov om vandforsyning m.v.

Forslaget medfører, at ledningsejeren ikke vil skulle betale for en ledningsomlægning, såfremt dette er særligt bestemt ved aftale eller det følger af en kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven. Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf.

Det foreslås i § 11, stk. 3, at arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særligt aftalt eller fremgår af stk. 2.

Det vil medføre, at det bliver præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer. For ledningsarbejder inden for offentligt vejareal følger det af vejlovens § 77, stk. 3 og for ledninger over, under eller langs baneareal følger dette af jernbanelovens § 24 b, stk. 1. Uden for offentligt vejareal er udgangspunktet og praksis desuden, at det er ledningsejer, der udfører ledningsarbejderne, men med forslaget til stk. 3 præciseres dette.

Med de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 11, vil der i loven blive skabt klarhed over, at gæsteprincippet finder anvendelse i forhold til arbejder på ledning i eller over arealer i området, hvor Programmet Fremtidens S-bane vil skulle gennemføres, og dermed uanset om de berørte ledningsanlæg ligger i eller over vejarealer, jernbanearealer eller andre

offentlige private ejendomme, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til ekspropriationsprocesloven eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Det foreslåede vil endvidere medføre, at programmet i forhold til ledningsarbejder vil blive stillet som andre jernbaneprojekter eller vejprojekter, der gennemføres af henholdsvis Vejdirektoratet og Banedanmark. Med bestemmelsen vil det blive præciseret, hvorledes omkostningerne vil skulle afholdes i henseende til ledningsomlægninger.

Der henvises til pkt. 3.6. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 12

Det følger af vejlovens § 79, stk. 1, at i forbindelse med en vejmyndigheds arbejder efter vejlovens § 77, der iværksættes af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, skal vejmyndigheden tage hensyn til ledninger i eller over vejarealet.

Af vejlovens § 79, stk. 2, fremgår det, at vejmyndigheden så tidligt som muligt skal drøfte planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan arbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for vejmyndigheden og ledningsejeren.

Tilsvarende bestemmelser er indsat i privatvejslovens § 70 b, stk. 1 og 2, og jernbanelovens § 24 c, stk. 1 og 2.

Det foreslås i § 12, *stk. 1*, at i forbindelse med gennemførelsen af Programmet Fremtidens S-bane nævnt i § 1, skal DSB tage hensyn til ledninger omfattet af § 11, og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at selskabet vil skulle koordinere anlægsarbejdet med ledningsejerne bl.a. ved, så tidligt som muligt, at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v. Ledningsejeren vil få mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, såfremt dette vil medføre, at ledningsejeren vil skulle afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen.

Den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 12, stk. 1, svarer, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige arealer, til bestemmelserne i vejlovens § 79, stk. 1 og 2, og for ledninger i eller over private fællesveje, svarer bestemmelsen til bestemmelserne i privatvejslovens § 70 b, stk. 1 og 2. Tilsvarende bestemmelser for ledninger over, under eller langs banearreal, er indsat i jernbanelovens § 24 c, stk. 1 og 2.

Det foreslås i § 12, stk. 2, at såfremt der ikke kan opnås enighed mellem DSB med tilhørende datterselskaber og ejere af ledninger omfattet af § 11 om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan by-, land- og transportministeren, efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte ledningsarbejde påbegyndes, gennemføre anlægsarbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Det foreslåede vil medføre, at DSB, hvis forholdene gør det nødvendigt, vil skulle rette henvendelse til by-, land- og transportministeren om udstedelse af et påbud. By-, land- og transportministeren vil afgøre, om der er grundlag for at meddele påbud til ledningsejeren. By-, land- og transportministeren har tilsvarende kompetence i andre love, herunder lov om en Cityring, lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov om ombygning af Aarhus H, og lov om opgradering af Øresundsbanen. Det bemærkes, at der for nærværende lovforslag ikke vil være tale om en sædvanlig anlægslov, da tilladelser, herunder miljøtilladelse m.v., vil blive indhentet administrativt efter gældende regler. Dette med undtagelse af fravigelserne i dette lovforslag.

Det vil være en forudsætning, at selskabet forinden vil have søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for såvel programmet som ledningsejeren, jf. den foreslåede § 11, stk. 1.

Bestemmelsen vil fastsætte, hvad der vil gælde, såfremt der ikke vil kunne opnås enighed mellem selskabet og ejere af ledninger omfattet af den foreslåede § 11, om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, vil skulle tilrettelægges. Herved vil det blive sikret, at programmet vil kunne gennemføres inden for fastlagte tidsrammer.

Det foreslås i § 12, stk. 3, at by-, land- og transportministeren i særlige tilfælde kan lade ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføres for ledningsejerens regning.

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejerne ikke inden for en, i forhold til programmet, rimelig frist, udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker programmet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder vil medføre store fordyrelser, f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. By-, land- og transportministeren vil, i givet fald, være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. By-, land- og transportministeren har tilsvarende kompetence i de love, der er nævnt oven for. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejerne til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt.)

Uanset bestemmelsen vil det gælde, at by-, land- og transportministeren vil kunne lade DSB med tilhørende datterselskaber udføre ledningsarbejder for egen regning i de tilfælde, hvor ledningsejeren ikke kan identificeres. Bestemmelsen vil – ligesom bestemmelsens første led – sikre, at programmet ikke forsinkes, fordi det ikke vil være muligt at identificere ejeren af ledningerne.

Den foreslåede bestemmelse i § 12, stk. 3, svarer desuden for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4. Tilsvarende bestemmelser for ledninger over, under eller langs baneareal er indsat i jernbanelovens § 24 c, stk. 4.

Til § 13

I forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt efter ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1 kan ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Ekspropriationskommissionen vil også kunne tage stilling til spørgsmål om udgifter forbundet med ledningsarbejder, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til, som rekursinstans, at behandle tvister om betaling for ledningsarbejder, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

I § 13, stk. 1, foreslås det, at tvister om erstatning for ledningsarbejder, omfattet af § 11, og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 12, afgøres, hvis der ikke kan opnås enighed herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse vil således præcisere, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven vil få kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 11 og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af en foreslåede § 12, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt vil skulle behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til anlægsprojekterne forbundet med gennemførelse af Programmet Fremtidens S-bane

Det vil blive forudsat, at DSB med tilhørende datterselskaber og ledningsejeren så vidt muligt vil indgå aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke vil kunne nå til enighed om den tekniske løsning, vil spørgsmålet kunne forelægges kommissionen. Dette vil dog ikke gælde, hvis by-, land- og transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. den foreslåede § 11, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke vil have kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

I § 13, stk. 2 foreslås det, at ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom tilsvarende anvendelse.

Erstatningen vil helt kunne bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele (generelle og/eller specielle) for ejeren end det tab, der vil blive påført ejeren ved foranstaltningen.

Til § 14

Det foreslås i § 14, stk. 1, at by-, land- og transportministeren fører tilsyn med, at DSB overholder bestemmelserne i denne lov med undtagelse af § 9, samt regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf.

DSB vil ved udførelsen af anlægsprojekterne for Programmet Fremtidens S-bane have ansvaret for at sikre, at udførelsen sker i overensstemmelse med denne lov, og inden for rammerne af de udførte vurderinger af anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet.

By-, land- og transportministerens tilsynsopgave efter stk. 1, vil omfatte det overordnede tilsyn med, at DSB overholder sine forpligtelser som anlægsmyndighed for Programmet Fremtidens S-bane. I den forbindelse vil by-, land- og transportministeren føre tilsyn med, at DSB sikrer, at jernbaneprojektet vil kunne gennemføres inden for rammerne af programmets vurderinger af anlægsprojekternes indvirkninger på miljøet, jf. lovforslagets § 3.

Tilsynet efter stk. 1, omfatter desuden tilsyn med overholdelse af by-, land- og transportministerens afgørelser, som træffes i medfør af lovforslagets § 8, stk. 2, hvorefter by-, land- og transportministeren vil kunne behandle DSB's klager over kommunalbestyrelsens afgørelser efter lovforslagets § 8, stk. 1, eller efter overtagelse af kommunalbestyrelsens beføjelser i en konkret sag (call in) i medfør af lovforslagets § 8, stk. 3.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1, vil i øvrigt ikke ændre ved de almindelige tilsynsregler i lovgivningen. I det omfang regler i plan-, natur-, og miljølovgivningen m.v. ikke udtrykkeligt vil være fraveget ved denne lov eller i medfør af anden lov, og dermed fortsat vil gælde for anlægsprojekterne for Programmet Fremtidens S-bane, vil der i medfør af disse regler kunne træffes en række konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser m.v. over for DSB. De kompetente myndigheder vil fortsat have tilsynskompetencen i forhold til de regler, som ikke vil være fraveget, og i forhold til konkrete afgørelser om tilladelser og godkendelser truffet af statslige og kommunale myndigheder efter disse regler.

Gennemførelse af Programmet Fremtidens S-bane vil nødvendiggøre miljømæssige vurderinger, fravigelse af anden lovgivning og ledningsarbejder, jf. denne lovs 2, 3 og 5. By- land og transportministeren vil i den forbindelse føre tilsyn med, at DSB overholder denne lovs kapitel 2, 3 og 5. Gennemførelsen af programmet vil desuden kunne give anledning til støj og

vibrationer, herunder ulemper for naboer til programmets anlægsprojekter. Sådanne aktiviteter vil fortsat været undergivet kommunernes tilsyn efter gældende ret, herunder miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf, medmindre at by-, land og transportministeren har bemyndiget en myndighed under by-, land og transportministeriet til at udføre tilsynet, jf. denne lovs § 14, stk. 2.

By-, land- og transportministeren vil som tilsynsmyndighed efter stk. 1 have pligt til at reagere på henvendelser fra borgere og myndigheder, som finder at by-, land- og transportministerens afgørelser efter denne lov eller eventuelle vilkår i sådanne afgørelser ikke overholdes. Der vil dog være tilfælde, hvor et ulovligt forhold vil være af så underordnet betydning, at ministeren ikke vil have pligt til at reagere. Grænsen for, hvornår et ulovligt forhold vil være af underordnet betydning, ligger ikke fast og vil kunne variere afhængigt af, hvilken type af miljømæssige indvirkninger på omgivelserne m.v. der konkret vil være tale om.

Særligt om ændringer og udvidelser af programmet bemærkes, at i tilfælde, hvor der ifølge den foreslåede § 2, vil skulle ske anmeldelse af ændringer eller udvidelser af anlægsprojekter i programmet og eventuelt meddeles tilladelse hertil af Trafikstyrelsen, vil det være styrelsen, der fører tilsyn med overholdelse af bestemmelserne i jernbanelovens kapitel 6 a, og regler udstedt i medfør heraf, og med vilkår m.v. for at gennemføre ændringen eller udvidelsen, herunder vilkår fastsat i styrelsens afgørelse herom, overholdes. Bestemmelsen i dette lovforslag § 10, stk. 1, vil ikke ændre herved.

I § 14, stk. 2 foreslås det, at by-, land- og transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen til at føre tilsyn med, at DSB overholder regler udstedt samt afgørelser truffet i medfør af § 9.

Efter de gældende regler vil det som udgangspunkt være den pågældende kommune, der fører tilsyn med, at regler om støj og vibrationer fra anlægsprojekterne er overholdt. Dette vil også gælde for anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane.

Med bestemmelsen etableres imidlertid en mulighed for, at tilsynet med regler fastsat efter lovens § 9 i stedet vil kunne varetages af Trafikstyrelsen. Bestemmelsen vil således ikke ændre kommunernes almindelige tilsynsopgaver, men vil give by-, land og transportministeren mulighed for at henlægge tilsynet med regler om støj og vibrationer efter lovens § 9 til Trafikstyrelsen.

Med § 14, stk. 3, foreslås det, at by-, land- og transportministeren, som led i udøvelse af tilsynet efter stk. 1, kan udstede påbud til DSB om at gennemføre anlægsprojekter omfattet af Programmet Fremtidens S-bane inden for rammerne af denne lov, regler udstedt og

afgørelser truffet i medfør heraf samt de udførte vurderinger af projekternes indvirkninger på miljøet, jf. § 2.

Da der vil være tale om en forvaltningsretlig afgørelse, skal denne leve op til forvaltningslovens regler. Såfremt by-, land- og transportministeren, jf. den foreslåede § 14, stk. 3, delegerer tilsynet efter den foreslåede § 16, til Trafikstyrelsen, vil delegationen ligeledes omfatte kompetencen til at udstede påbud. I praksis vil det således være den relevante tilsynsmyndighed (Trafikstyrelsen), som eventuelt udsteder påbud som led i udøvelsen af tilsynet.

Det forudsættes, at tilsynsmyndigheden tilrettelægger tilsynet således, at de mindst indgribende tilsynsmidler bringes i anvendelse først og øges om nødvendigt, f.eks. hvis bygherren ikke imødekommer krav. Det forudsættes således, at tilsynsmyndigheden, forud for udstedelsen af et påbud, vil gå i dialog om bestemte forhold, herunder enten mundtligt eller skriftligt vil henstille eller indskærpe bestemte forhold, før der udstedes et påbud.

Tilsynsmyndigheden vil i sidste ende kunne beslutte at politianmelde DSB, såfremt et udstedt påbud ikke overholdes, jf. den foreslåede § 19.

Til §15

By-, land- og transportministeren kan efter jernbanelovens § 112, stk. 4 bemyndige DSB med dertilhørende datterselskaber til at udøve ministerens beføjelser efter jernbaneloven på S-banen. I forbindelse med gennemførsel af Programmet Fremtidens S-bane vil by-, land- og transportministeren således kunne fastsætte rammer for delegation af opgaver til DSB. DSB vil desuden i nærmere bestemt omfang kunne delegere opgaver til Banedanmark, jf. lovforslagets § 17.

By-, land- og transportministeren har tidligere ved større infrastrukturprojekter delegeret beføjelser f.eks. til Sund og Bælt Holding A/S med tilhørende datterselskaber. Der henvises eksempelvis til lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, hvor der er tilvejebragt hjemmel til, at by-, land- og transportministeren vil kunne overlade sine beføjelser i loven til Femern A/S henholdsvis A/S Femern Landanlæg, der ejes af Sund og Bælt Holding A/S.

Det foreslås i § 15 at By-, land- og transportministeren kan bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser efter § 10 og regler udstedt i medfør af § 10, herunder til at træffe afgørelser efter disse regler.

By-, land- og transportministeren vil herved kunne delegere de beføjelser, som følger af lovforslagets § 10, til DSB med tilhørende datterselskaber, i det omfang dette findes hensigtsmæssigt og muligt for programmets projekter.

DSB vil i medfør heraf kunne varetage tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem samt tilbud om kontant kompensation, jf. den foreslåede § 10, stk. 1.

Når DSB udøver beføjelser efter den foreslåedes bestemmelse, vil DSB være underlagt de almindelige forvaltningsretlige regler og grundsætninger, herunder reglerne om habilitet, partshøring, begrundelse, officialmaksimen, proportionalitet og lighedsgrundsætningen. Det forudsættes, at DSB organisatorisk tilrettelægger afgørelsesvirksomheden således, at der sikres fornøden adskillelse mellem projektmæssige, økonomiske og afgørelsesmæssige funktioner.

Til § 16

Det foreslås i § 16, at by-, land- og transportministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen til at udøve tilsynet efter § 14. Ministeren kan i den forbindelse fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en anden myndighed, som ministeren har henlagt tilsynet til, ikke skal kunne indbringes for ministeren eller påklages til anden administrativ myndighed.

Bestemmelsen vil indebære, at by-, land- og transportministeren vil kunne delegere tilsynet efter § 14, til Trafikstyrelsen. Bestemmelsen vil desuden indebære, at ministeren i den forbindelse vil kunne fastsætte regler om, at afgørelser truffet af en anden myndighed, som ministeren har henlagt tilsynsbeføjelsen til, ikke vil skulle kunne indbringes for ministeren, eller påklages til anden administrativ myndighed.

Til § 17

I forbindelse med udførelse af projekterings- eller anlægsarbejder inden for Programmet Fremtidens S-bane, vil der kunne være behov for, at DSB i nærmere bestemt omfang vil kunne overlade enkelte af sine beføjelser – og i den forbindelse efter konkret aftale med Banedanmark eller andre aktører kunne fastlægge, at Banedanmark eller andre aktører vil kunne overtage DSB's opgaver af hensyn til en rationel og pragmatisk tilrettelæggelse af arbejdet.

Virkningen af den foreslåede tilføjelse af DSB vil være, at DSB også vil kunne delegere de beføjelser, som DSB vil være tillagt efter jernbaneloven, til andre statslige myndigheder. Baggrunden for den foreslåede tilføjelse af DSB er en konsekvens af, at det foreslås, at DSB bliver forvalter af jernbaneinfrastruktur på S-banen, jf. § 39 d, stk. 1, i jernbaneloven.

Bl.a. vil kunne nævnes, at der skal tilgodeses en række sikkerhedsmæssige procedurer og krav, når det drejer sig om arbejder på stationerne. Der vil derfor kunne opnås en mere enkel procedure, hvis Banedanmark, der i forvejen vil skulle varetage de sikkerhedsmæssige opgaver, også vil skulle overtage enkelte opgaver, der vedrører Programmet Fremtidens S-bane.

Det foreslås derfor i § 17, stk. 1, at DSB med tilhørende datterselskaber kan overlade sine beføjelser efter denne lov i nærmere bestemt omfang til Banedanmark, herunder navnlig i forbinde med udførelse af projekterings- eller anlægsarbejder

Det forudsættes, at for de opgaver, som Banedanmark måtte få overladt, vil aktøren være at betragte som bygherre med tilhørende ansvar, forpligtelser, rettigheder, herunder for en optimal tids- og omkostningsmæssig styring af opgaverne.

Til § 18

Med § 18, stk. 1, foreslås det, at søgsmål til prøvelse af afgørelser efter denne lov, samt forskrifter udstedt i medfør af loven, skal være anlagt inden seks måneder efter, at afgørelsen er meddelt adressaten og offentliggjort.

Med den foreslåede søgsmålsfrist vil det sikres, at der efter en vis periode ikke vil kunne rejses tvivl ved domstolene om rigtigheden af en afgørelse efter loven. Fristen gælder ethvert søgsmål mod myndighederne, der forudsætter en prøvelse af den pågældende afgørelse. Søgsmålsfristen vil ikke kunne fraviges af den myndighed, der har truffet den pågældende afgørelse.

Alle afgørelser i medfør af loven vil – i anonymiseret form, i det omfang det findes hensigtsmæssigt – blive bekendtgjort på afgørelsesmyndighedens hjemmeside.

Søgsmålsfristen regnes fra dagen, hvor afgørelsen bekendtgøres eller er meddelt den pågældende afhængig af, hvilket tidspunkt der ligger sidst.

I § 18, stk. 2, foreslås det, at ved søgsmål om miljøforhold, der er omfattet af denne lov, skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler alle retsinstanser.

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

tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Samtidig vil forslaget skulle ses i sammenhæng med reglerne i retsplejelovens kapitel 31 om bl.a. retshjælp og fri proces.

Bestemmelsen vil have til hensigt at sikre overholdelse af kravet i Århuskonventionen om, at de tilgængelige retsmidler ikke må være uoverkommeligt dyre. Bestemmelsen vil derfor skulle forstås i overensstemmelse med konventionen og VVM-direktivet, samt EU-Domstolens praksis, der knytter sig hertil, jf. herved bl.a. EU-Domstolens domme af henholdsvis 11. april 2013 i sag C-260/11, Edwards og Pallikaropoulos, og 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien. Der henvises herudover til pkt. 10.2. i de almindelige bemærkninger.

Til § 19

I § 19, stk. 1, foreslås det, at den manglende efterkommelse af påbud udstedt efter § 14, stk. 3, straffes med bøde, medmindre højere straf er forskyldt efter anden lovgivning.

Lovforslagets § 14, stk. 3, fastslår, at by-, land- og transportministeren som led i udøvelse af tilsynet efter lovens § 14, stk. 1, vil kunne udstede påbud til DSB om at gennemføre anlægsprojekter, der vil være omfattet af loven, samt regler og afgørelser udstedt i medfør af loven, i overensstemmelse med de udførte vurderinger af det pågældende anlægsprojekts indvirkninger på miljøet, jf. § 2.

Bestemmelsen vil således tage sigte på tilfælde, hvor DSB ikke efterkommer påbud udstedt efter lovens § 14, stk. 3.

Bestemmelsen vil også finde anvendelse, hvor by-, land- og transportministeren efter lovforslagets § 16, vil have delegeret tilsynet efter § 14 til Trafikstyrelsen. Der henvises i øvrigt til den foreslåede § 14, med tilhørende bemærkninger.

Bestemmelsen vil skulle sikre overholdelse af bestemmelserne i lovforslaget, samt VVM-direktivets artikel 10 a og artikel 3, litra a, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (2008/99/EF) af 19. november 2008, om strafferetlig beskyttelse af miljøet (miljøstraffedirektivet).

Ved fastsættelse af bødens størrelse efter stk. 1 og 2, vil overholdelse af miljøstraffedirektivets artikel 5 skulle sikres, hvorefter medlemsstaterne vil skulle træffe de nødvendige foranstaltninger for at sikre, at de i direktivets artikel 3 og 4 omhandlede strafbare handlinger vil kunne straffes med strafferetlige sanktioner, der vil være effektive, stå i rimeligt forhold til den strafbare handling og have en afskrækkende virkning.

Særligt om ændringer og udvidelser i anlægsprojekterne bemærkes, at i tilfælde, hvor der ifølge den foreslåede § 2, vil skulle ske anmeldelse af ændringer eller udvidelser af programmet og eventuelt meddeles tilladelse hertil af Trafikstyrelsen efter reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a, kan der pålægges straf ifølge jernbanelovens § 116, stk. 2, nr. 1-4. Bestemmelserne i lovens § 19, ændrer ikke herved.

I § 19, stk. 2, foreslås det, at der i forskrifter, der udstedes i medfør af loven, kan fastsættes straf i form af bøde for overtrædelse af forskrifterne.

Dette vil svare til lov om miljøbeskyttelses hovedregel om straf i form af bøde for overtrædelse af loven.

Bødens fastsættelse vil bero på en konkret vurdering af sagens omstændigheder i de enkelte tilfælde, og bødeniveauet vil skulle svare til niveauet for en tilsvarende overtrædelse af lov om miljøbeskyttelse eller regler udstedt i medfør heraf.

Bestemmelsen vil tage sigte på tilfælde, hvor enten DSB (eller DSB's entreprenører) overskrider forskrifter udstedt efter loven.

Det foreslås i § 19, stk. 3, at der kan pålægges selskaber m.v. (juridiske personer) strafansvar efter reglerne i straffelovens kapitel 5.

Til § 20

Det foreslås i § 20, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. juni 2027.

Det foreslåede vil indebære, at loven træder i kraft den 1. juni 2027.

Det foreslås i § 20, stk. 2, at by-, land- og transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ophævelse.

Det foreslåede vil indebære, at by-, land- og transportministeren ved udstedelse af en bekendtgørelse vil kunne ophæve loven på det tidspunkt, hvor lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle pligter og rettigheder, ikke længere vurderes at være relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne er tilendebragt, og de færdige anlæg er overgået til en driftsfase.

Det er i øvrigt hensigten at forsyne denne bekendtgørelse med en selvstændig solnedgangsklausul i form af en bestemmelse om, at bekendtgørelsen automatisk ophæves efter det tidspunkt, hvor den har opfyldt sit formål, dvs. har ophævet loven.

Loven vil ikke gælde for Færøerne eller Grønland og vil ikke kunne sættes i kraft for Færøerne eller Grønland. Det skyldes, at lov om rammer for anlæg af Fremtidens S-bane og lov om ændring af DSB ikke vil gælde for Færøerne og Grønland og ikke vil indeholde hjemmel til at sætte loven i kraft for Færøerne og Grønland, og at ligningsloven og lov om DSB, der foreslås ændret, heller ikke vil gælde for Færøerne eller Grønland og ikke vil indeholde en hjemmel til at sætte loven i kraft for Færøerne eller Grønland.

Til § 21

Til nr. 1

Det følger af ligningslovens § 7, nr. 38, at kompensation og beløb ydet for gener og ulemper eller i forbindelse med midlertidigt ophold uden for eget hjem efter regler fastsat i medfør af § 7, stk. 1 og 2 i lov om ombygning af Aarhus H og §§ 2 og 3 i lov om opgradering af Øresundsbanen, er skattefri for modtageren.

Det foreslås i ligningslovens § 7, nr. 38, at »og §§ 2 og 3 i lov om opgradering af Øresundsbanen« ændres til », §§ 2 og 3 i lov om opgradering af Øresundsbanen og §§ 9 og 10 i lov om rammer for anlæg af Fremtidens S-bane«.

Det foreslåede vil medføre, at beløb, som DSB med tilhørende datterselskaber vil kunne udbetale efter de regler som by-, land og transportministeren vil kunne fastsætte i medfør af §§ 9 og 10 i forslaget til lov om rammer for anlæg af Fremtidens S-bane vil være skattefri for modtageren. Det drejer sig om erstatning, beløb eller kompensation ydet for støjgener eller i forbindelse med midlertidigt ophold uden for eget hjem (genhusning). Det foreslås jf. den foreslåede § 10, at der vil kunne ydes kompensation og beløb ved midlertidigt ophold uden for eget hjem til private beboere.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.7 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets §§ 9 og 10 og bemærkningerne hertil.

Til § 22

Til nr. 1

Det foreslås i § 13 a, stk. 1, at aktiver og tilknyttede rettigheder og forpligtigelser på S-banen, kan overdrages fra Banedanmark til DSB efter godkendelse af Folketingets Finansudvalg.

Det foreslåede vil medføre, at DSB som SOV vil kunne overtage de aktiver og tilknyttede rettigheder og forpligtelser vedrørende S-banen, der overdrages fra Banedanmark til DSB i forbindelse med DSB's overtagelse af det samlede ansvar på S-banen. De overdragne

aktiver med tilhørende rettigheder og forpligtelser vil samlet udgøre det indskudte nettoaktiv. Overdragelsen vil skulle forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse.

Den foreslås i § 13 a, stk. 2, at DSB's egenkapital, ved overdragelsen efter stk. 1, forhøjes med værdien af det indskudte nettoaktiv.

Det foreslåede vil medføre, at der i stedet for udstedelse af kapitalandele sker en forhøjelse af DSB's egenkapital svarende til værdien af det indskudte nettoaktiv.

Det foreslås i § 13 b, stk. 1, at der forud for overdragelsen udarbejdes en vurderingsberetning, som fastsætter værdien af S-baneaktiverne.

Det foreslåede vil medføre, at der vil skulle udarbejdes en vurderingsberetning forud for overdragelsen, som fastsætter værdien af S-baneaktiviteterne.

I § 13 b, stk. 2, foreslås, at vurderingen af de i § 13 a nævnte aktiver foretages på grundlag af aktivernes nedskrevne genanskaffelsesværdi.

Det foreslåede vil medføre, at de omfattede S-baneaktiver vil skulle vurderes på baggrund af deres nedskrevne genanskaffelsesværdi.

Det foreslås i § 13 b, stk. 3, at vurderingsberetningen afgives af en godkendt revisor eller anden uafhængig sagkyndig, der er udpeget af by-, land- og transportministeren.

Bestemmelsen vil medføre, at by-, land- og transportministeren vil skulle udpege en uafhængig revisor eller vurderingsmand til at forestå vurderingen.

I § 13 c, stk. 1, foreslås det, at DSB ved opgørelsen af den skattepligtige indkomst ikke skal medregne nettoværdien af de aktiver, rettigheder og forpligtelser, som modtages fra Bannedanmark, jf. § 13 a.

Det foreslåede vil indebære, at DSB vil blive undtaget fra beskatning af værdien af de aktiver, der modtages uden modydelse.

Det foreslås i § 13 c, stk. 2, at aktiver, der overdrages til DSB i 2027, anses for anskaffet af DSB den 1. januar 2027. Den skattemæssige anskaffelsessum for de modtagne aktiver fastsættes til den værdi, der er fastsat efter § 13 b, stk. 2. Bestemmelsen ændrer ikke tidspunktet for ejerskabets overgang.

Bestemmelsen indebærer, at aktiver, som overdrages til DSB i 2027, anses for anskaffet den 1. januar 2027, hvor DSB overtager sektoransvaret.

I § 13 d, stk. 1, foreslås det, at by-, land- og transportministeren kan beslutte, at bestemmelserne i §§ 13 a, 13 b og 13 c finder anvendelse, hvis der på et senere tidspunkt identificeres aktiver eller rettigheder og forpligtelser i Banedanmark, som vedrører S-banens drift eller videre udvikling. Sådanne overdragelser forelægges Folketingets Finansudvalg til godkendelse forud for overdragelse.

Bestemmelsen vil indebære, at eventuelle senere indskud af S-baneaktiver vil kunne gennemføres efter samme principper som de indskud, der er omfattet af § 13 a. Senere indskud af aktiver kan blandt andet omfatte aktiver, som er under anlæg og ejes af Banedanmark.

Det følger endvidere af den foreslåede bestemmelse, at sådanne indskud vil skulle forelægges Folketingets Finansudvalg forud for gennemførelsen af indskuddet. Formålet hermed er at sikre parlamentarisk indsigt i og kontrol med senere indskud af S-baneaktiver, og at dette svarer til budgetvejledningens bestemmelser herom.

I § 13 d, stk. 2, foreslås det, at S-baneaktiver, som DSB eller dets datterselskaber overtager fra staten, med mindre by-, land- og transportministeren efter forhandling med finansministeren beslutter andet, skal tilbydes staten, hvis DSB eller dets datterselskaber ikke længere kan anvende aktivet til jernbaneformål.

Bestemmelsen i den foreslåede stk. 2 vil medføre, at aktiver, der overføres efter loven, og som på et senere tidspunkt ikke længere skal anvendes til jernbaneformål i forbindelse med driften af S-banen, som udgangspunkt vil skulle overgå til staten, som forudsatte, at aktiverne anvendes til jernbaneformål. Hvis staten vurderer, at arealerne ikke vil kunne afhændes på hensigtsmæssige vilkår, vil det kunne besluttes af by-, land- og transportministeren efter forhandling med finansministeren, at arealerne vil kunne forblive i DSB, hvorefter DSB vil kunne afhænde arealerne.

I § 13 d, stk. 3, foreslås det, at DSB kan overføre S-baneaktiviteter til et datterselskab. Selskabet er omfattet af bestemmelserne i denne lov.

Bestemmelsen vil medføre, at DSB SOV vil kunne overføre de overførte aktiver til et datterselskab inden for DSB-koncernen. Et sådant datterselskab vil fortsat være omfattet af lovens bestemmelser, og statens ejerskab vil fortsat udøves gennem DSB SOV i overensstemmelse med statens ejerskabspolitik.