

anlæg og drift af en Cityring, herunder med gennemførelsen af udbudsopgaver i henhold til lovforslagets § 5 og i øvrigt efter gældende regler, herunder EU-regler.

Efter bestemmelsen i § 2 skal Metroselskabet I/S forestå projekteringen, anlægget og driften af en Cityring. Forslaget indebærer, at den viden og erfaring, der er opbygget i Ørestadsselskabet I/S i forbindelse med anlæggelsen af den nuværende metro, etape 1-3, og som fremover videreføres i Metroselskabet I/S, kan nyttiggøres i forbindelse med projekteringen og anlægget af Cityringen. Metroselskabet I/S skal foretage offentligt udbud, jf. § 5, og i øvrigt efter gældende regler, herunder EU-udbudsregler.

### Til § 3

Det foreslås i stk. 1, at transport- og energiministeren får bemyndigelse til at fastsætte regler om placering og udformning af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter samt skakte m.m. Reglerne om stationer og skakte m.m. vil blive fastsat på grundlag af den udredning, der er nævnt i afsnit 1.2, og efterfølgende aftalte stationsvalg. Der vedlægges som bilag 3 til lovforslaget udkast til ministerens bekendtgørelse om placering og udformning af stationer og skakte m.m., som vil blive sat i kraft samtidig med ikrafttrædelsen af denne lov. Udkastet til ministerens bekendtgørelse er vedlagt to bilag. Bilag 1 er udarbejdet på baggrund af afsnit 1.2. i nævnte udredning, og bilag 2 vedrører efterfølgende aftalt stationsvalg. Der vil eventuelt senere blive fastsat regler om placering og udformning af kontrol- og vedligeholdelsescenter.

Af stk. 2 fremgår, at der som bilag 1 til loven er vedlagt et kort over Cityringens linjeføring og placering af stationer samt kontrol- og vedligeholdelsescenter, som desuden skal lægges til grund for det videre arbejde med projektering, VVM-arbejde m.v.

Det følger af stk. 2, at den endelige linjeføring samt udformning og placering af stationer m.m. fastlægges i kommuneplanlægningen for Cityringen på grundlag af transport- og energiministerens regler efter stk. 1 om udformning af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.v. og lovens bilag 1 om Cityringens linjeføring samt transport- og energiministerens godkendelse efter § 4. Dette indebærer, at kommuneplanlægningen efter planloven skal foregå inden for rammerne af denne lov inkl. bilag 1 og ministerens regler efter stk. 1, der således går forud for planlovens bestemmelser.

Metroselskabet I/S erhverver arealet til kontrol- og vedligeholdelsescentret fra staten, herunder Banedanmark, DSB eller andre, jf. forslagens § 7, stk. 8.

Dette indebærer i forhold til loven om planlægning (jf. lovbekendtgørelse nr. 883 af 18. august 2004 med senere ændringer om planlægning), at de planlægningsmæssige hensyn vil blive tilgodeset i dette lovforslag, der tillige vil opfylde kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om virkningen af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5).

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forestår efter stk. 3 i fællesskab udarbejdelse af VVM-redegørelse, herunder høring og evt. miljøvurdering, for hele Cityringen. Bortset herfra foregår den planmæssige behandling efter reglerne i planloven med tilhørende bekendtgørelser.

Forslaget adskiller sig fra de tidligere gældende regler i loven om Ørestaden m.v., hvor Københavns og Frederiksberg Kommuner udarbejdede hver sin VVM-redegørelse.

På baggrund af erfaringerne herfra foreslår København og Frederiksberg Kommuner, at kommunerne nu udarbejder et fælles VVM-arbejde for hele Cityringsstrækningen uanset kommunegrænser.

Der vil herved kunne gennemføres en mere helhedsorienteret VVM-proces med udgangspunkt i det samlede projekt. VVM-processen bibeholdes herudover uændret som en proces, der gennemføres af kommunerne tæt på borgerne.

Der etableres et formaliseret samarbejde mellem de to kommuner, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, samt staten for at sikre den fornødne koordination undervejs i processen. Metroselskabet I/S bistår med teknisk ekspertise svarende til tidligere metrostrækninger.

Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune udarbejder en koordineret indstilling om godkendelse af anlægget for transport- og energiministeren. Kommunerne udarbejder som hidtil hvert sit kommuneplanteilæg. Den enkelte kommunes udgifter i forbindelse med VVM-arbejdet efter lovforslaget afholdes på linie med de gældende regler for udarbejdelse af VVM efter planlovens regler af den pågældende kommune.

Metroselskabet I/S's udgifter til den tekniske bistand til kommunerne i forbindelse med VVM-arbejdet afholdes inden for projektkøkonomien.

Forud for igangsættelsen af processen skal der være enighed mellem staten og de to kommuner om grundlaget for dispositionsforslaget samt indhold og form for VVM-redegørelse med tilhørende offentlig høring.