

Forslag

til

Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om trafikselskaber
(Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm og justering af takster m.v.)

§ 1

I lov om en Cityring, jf. lovbekendtgørelse nr. 1939 af 30. september 2021, som ændret ved § 14 i lov nr. 560 af 27. maj 2025, foretages følgende ændringer:

1. Lovens *titel* affattes således:

»Lov om anlæg af metrolinjer«

2. *Kapitel 1-3 ophæves*, og i stedet indsættes:

»Kapitel 1

Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at træffe dispositioner i henhold til denne lov om anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm.

Stk. 2. Metroselskabet I/S skal projekttere, anlægge, drifte og eje metrolinje M5 til Lynetteholm.

Stk. 3. Oversigtskort over metrolinje M5 til Lynetteholm fremgår af bilag 5. Anlægget sker i to etaper.

§ 2. Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til undersøgelse og anlæg, der ikke er nødvendige for metrolinje M5 til Lynetteholm, og som staten eller Københavns Kommune har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af anlægget. Tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den, der ønsker at foretage et tilkøb eller udnytte en option.

Stk. 2. Uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelsen af anlægget af metrolinje M5, finansieres af Københavns Kommune.

§ 3. Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S overdrager de af kommunens og Udviklingsselskabet By & Havn I/S' arealer, der er nødvendige for Metroselskabet I/S' drift af metrolinje M5, vederlagsfrit til Metroselskabet I/S' ejerskab.

Stk. 2. Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S stiller de af kommunens og Udviklingsselskabet By & Havn I/S' arealer, der er nødvendige for Metroselskabet I/S' projektering og anlæg af metrolinje M5, vederlagsfrit til rådighed for Metroselskabet I/S i anlægsperioden.

§ 4. Det areal på Prøvestenen (dele af matrikelnr. 438, 478, 484, 639, 641 og 643 samt matrikelnr. 640 Amagerbros Kvarter, København samt umatrikuleret vandareal), jf. bilag 6, hvor kontrol- og vedligeholdelsescentret for metrolinje M5 skal anlægges, udgår af § 6, stk. 7 og 8 i landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2019). Københavns Kommunes gældende kommuneplanbestemmelser og gældende lokalplanlægning for arealet tilsidesættes.

Stk. 2. Der kan ske opfyld af umatrikuleret vandareal syd for Prøvestensbroen, jf. bilag 6, og af umatrikuleret vandareal ved Margretheholms Havn, jf. bilag 7. Efter opfyld overføres vandarealet til byzone. § 6, stk. 1, nr. 1, i landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2019) fraviges for så vidt angår det opfyldte areal.

Stk. 3. For det areal, hvor stationen v/Prags Boulevard Øst anlægges som højbanestation og linjeføringen udføres som højbane (etape 1) og viadukt til kontrol- og vedligeholdelsescentret (dele af matrikelnr. 427, 436, 466, 467, 472a, 472b, 533, 643 samt 7000m Amagerbros Kvarter, København, matrikelnr. 640 Amagerbros Kvarter, København, dele af matrikelnr. 4255, 4533 Sundbyøster København og matrikelnummer 399, 3895, 4192, Sundbyøster København), jf. bilag 6, tilsidesættes Københavns Kommunes gældende kommuneplanbestemmelser og gældende lokalplanlægning.

§ 4 a. Afgørelse af 23. august 1969 om fredning efter naturbeskyttelsesloven af Lergravsparken truffet af Naturfredningsnævnet for København ophæves for det areal (del af matrikelnr. 3614 Sundbyøster, København), hvor stationen Lergravsparken skal anlægges, og ophæves midlertidigt for de nødvendige arbejdsarealer til anlæg af stationen indtil færdiggørelsen af anlægget, jf. bilag 8.

Stk. 2. Beskyttelseslinjer fastlagt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 18 om beskyttede fortidsminder ved Quinti Lynette og Christianshavns Vold (del af matrikelnr. 695 Christianshavns Kvarter, København), jf. bilag 8, ophæves, hvor fortidsmindebeskyttelseslinjerne har arealsammenfald med byggepladsen ved Margretheholm Havn. Der kan ske opfyld af umatrikuleret vandareal, jf. bilag 7. Efter opfyld overføres vandarealet til byzone.

§ 4 b. Arbejder på ledninger i eller over arealer i det område, hvor anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med anlægsarbejder, der iværksættes af Metroselskabet I/S, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller 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.

Stk. 4. På lokaliteter hvor det er nødvendigt, at flere ledningsejere gennemfører ledningsarbejder, kan Metroselskabet I/S i særlige tilfælde tildele opgaven med at koordinere disse ledningsejeres gravearbejder til en fælles graveaktør.

§ 4 c. I forbindelse med gennemførelsen af anlægget af metrolinje M5 til Lynetteholm skal Metroselskabet I/S tage hensyn til ledninger omfattet af § 4 b 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 Metroselskabet I/S og ejere af ledningsanlæg omfattet af § 4 b om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 3. Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejeren regning.

§ 4 d. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 4 b og tvister om erstatning, som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 4 c, afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. tilsvarende anvendelse.«

3. Overalt i loven ændres »Nordhavnen« til: »Nordhavn«.

4. § 5 a, stk. 4, ophæves.

Stk. 5 bliver herefter stk. 4.

5. § 5 h, stk. 3 ophæves.

6. Overalt i loven ændres »Ny Ellebjerg Station« til: »København Syd Station«.

7. I § 5 q indsættes som stk. 2:

»Stk. 2. Københavns Kommune kan inden for udviklingsområdet ved stationen København Syd overdrage kommunens arealer vederlagsfrit til Metroselskabet I/S' ejerskab med henblik på gennemførelse af Metroselskabet I/S' udvikling af området, jf. bilag 4.«

8. *Overskriften* til kapitel 4 affattes således:

»Kapitel 4
Vejforhold«.

9. § 6 ophæves.

10. § 7, stk. 1-5, ophæves.

Stk. 6 og 7 bliver herefter stk. 1 og 2.

11. § 7, stk. 8, ophæves.

12. I § 8, stk. 1, § 12 a, § 14 a, stk. 1, § 14 a, stk. 2, § 14 b, stk. 5 og 6, § 14 c, stk. 1 og § 14 c, stk. 5 ændres »Cityringen« til: »metrolinjer«

13. § 13 affattes således:

»§ 13 Transportministeren kan bemyndige Metroselskabet I/S til som anlægsmyndighed at iværksætte ekspropriation efter reglerne i § 30 i jernbaneloven til anlæg af metrolinjer omfattet af denne lov.

Stk. 2. Transportministeren kan i helt særlige tilfælde bemyndige Metroselskabet I/S til som anlægsmyndighed at iværksætte ekspropriation i forbindelse med anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm i form af fast ejendom, rettigheder og servitutter til nødvendig flytning af ledninger og til sikring af servitutrettigheder til beskyttelse af ledninger i ny placering.«

14. § 14 ophæves.

15. I § 14 b, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »kompensation«: » og/eller aflastning«.

16. I § 14 b, stk. 3, indsættes efter »kompensation«: », aflastning«.

17. I § 14 b, stk. 4, indsættes efter » kompensation«: », aflastning«.

18. I § 14 b, stk. 5 ændres »Cityringens« til: »den pågældende metrolinjes«.

19. § 14 d ophæves.

20. Efter § 14 c indsættes i kapitel 6:

»§ 14 e. Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm, jf. kap.1, kræver ikke dispensation efter § 65, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse vedrørende tilstandsændringer af vandløb omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, stk. 1.

Stk. 2. Bestemmelser om kommune- og lokalplanlægning i lov om planlægning finder ikke anvendelse ved anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm, jf. kap. 1, for så vidt angår etablering af kontrol- og vedligeholdelsescenter, højbanestation ved v/Prags Boulevard Øst samt højbane og viadukt fra højbanestation v/Prags Boulevard Øst til kontrol- og vedligeholdelsescenter.

Stk. 3. Hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, varetages ved gennemførelsen af anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm af Metroselskabet I/S.«

21. § 17 a ophæves.

22. I § 18 indsættes som *stk. 2*:

»Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for ophævelse af hele eller dele af loven.«

23. Bilag 1 ophæves.

24. Bilag 4 affattes som bilag 1 til denne lov.

- 25. Som *bilag 5* indsættes bilag 2 til denne lov.
- 26. Som *bilag 6* indsættes bilag 3 til denne lov.
- 27. Som *bilag 7* indsættes bilag 4 til denne lov.
- 28. Som *bilag 8* indsættes bilag 5 til denne lov.

§ 2

I lov om trafiksselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 537 af 19. maj 2025, som ændret ved § 21 i lov nr. 719 af 20. juni 2025, foretages følgende ændringer:

1. I § 6 a indsættes som *stk. 2-5*:

»*Stk. 2.* På alle rejser til og fra Københavns Lufthavn med offentlig servicetrafik tillægges taksten et lufthavnstillæg på 20 kr. (2025-pl) pr. rejse. Der pålægges ikke lufthavnstillæg på pendlerprodukter, herunder ungdomskort og pensionistkort. Der ydes rabat på lufthavnstillægget svarende til den rabat, der ydes på standardbilletter for kundetyperne barn, ung, pensionist og handicap.

Stk. 3. På alle rejser til takstzone 4 foretaget på standardbilletten enkeltbillet tillægges taksten et lufthavnstillæg på 20 kr. (2025-pl) pr. rejse. Der pålægges ikke et lufthavnstillæg på enkeltbilletter til takstzone 4, hvis den rejsende har bopælsadresse i Tårnby eller Dragør Kommune. Der ydes rabat på lufthavnstillægget på enkeltbilletter til takstzone 4 svarende til den rabat, der ydes på standardbilletter for kundetyperne barn, ung, pensionist og handicap.

Stk. 4. Lufthavnstillægget pristalsreguleres efter takststigningsloftet, jf. § 6 b, stk. 5.

Stk. 5. Indtægterne fra lufthavnstillægget tilfalder den udbyder af offentlig servicetrafik, som kunden har anvendt på sidste eller første del af rejsen til eller fra lufthavnen.«

2. Efter § 6 d indsættes:

»§ 6 e. Metroselskabet I/S opkræver et kvalitetstillæg på gennemsnitligt 1,23 kr. (2025-pl) pr. rejse med metroen.

Stk. 2. Efter idriftsættelse af etape 1 af metrolinje M5 forhøjes kvalitetstillæg efter stk. 1 med yderligere 1 kr. (2025-pl).

Stk. 3. Kvalitetstillæggene efter stk. 1 og 2 pristalsreguleres årligt efter takststigningsloftet, jf. § 6 b, stk. 5, første gang i 2026.

§ 6 f. Trafiksselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, forpligtes til at indføre en ny takstzone i

Nordhavn, der skal omfatte området, hvor de to nye metrostationer bliver placeret, jf. § 5 a, stk. 3.

Stk. 2. Den nye takstzone indføres ved idriftsættelse af de to nye metrostationer.

§ 6 g. Trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, forpligtes til at indføre en ny takstzone i Østhavnen, der skal omfatte det område, hvor metrostationer v/Refshaleøen, v/Lynetteholm S og Lynetteholm N bliver placeret.

Stk. 2. Den nye takstzone indføres ved idriftsættelse af de nye metrostationer. «

§ 3

Loven træder i kraft den 1. juli 2026.

Stk. 2. § 2, nr. 1 og nr. 2, træder i kraft 17. januar 2027.

Bilag 1

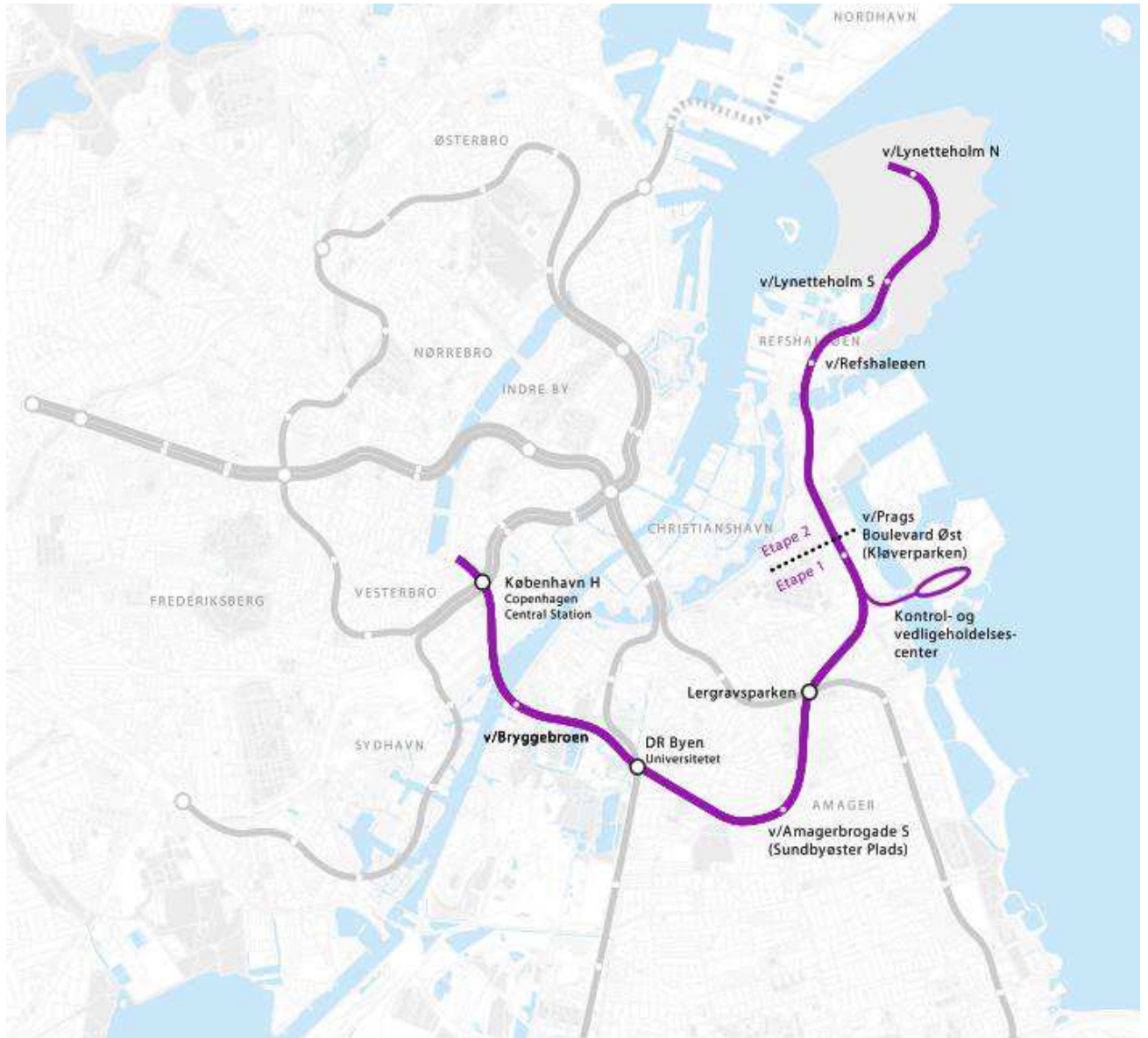
»Bilag 4

Udviklingsområde ved København Syd Station



Bilag 2
»Bilag 5

Metrolinje M5 til Lynetteholm



Bilag 3

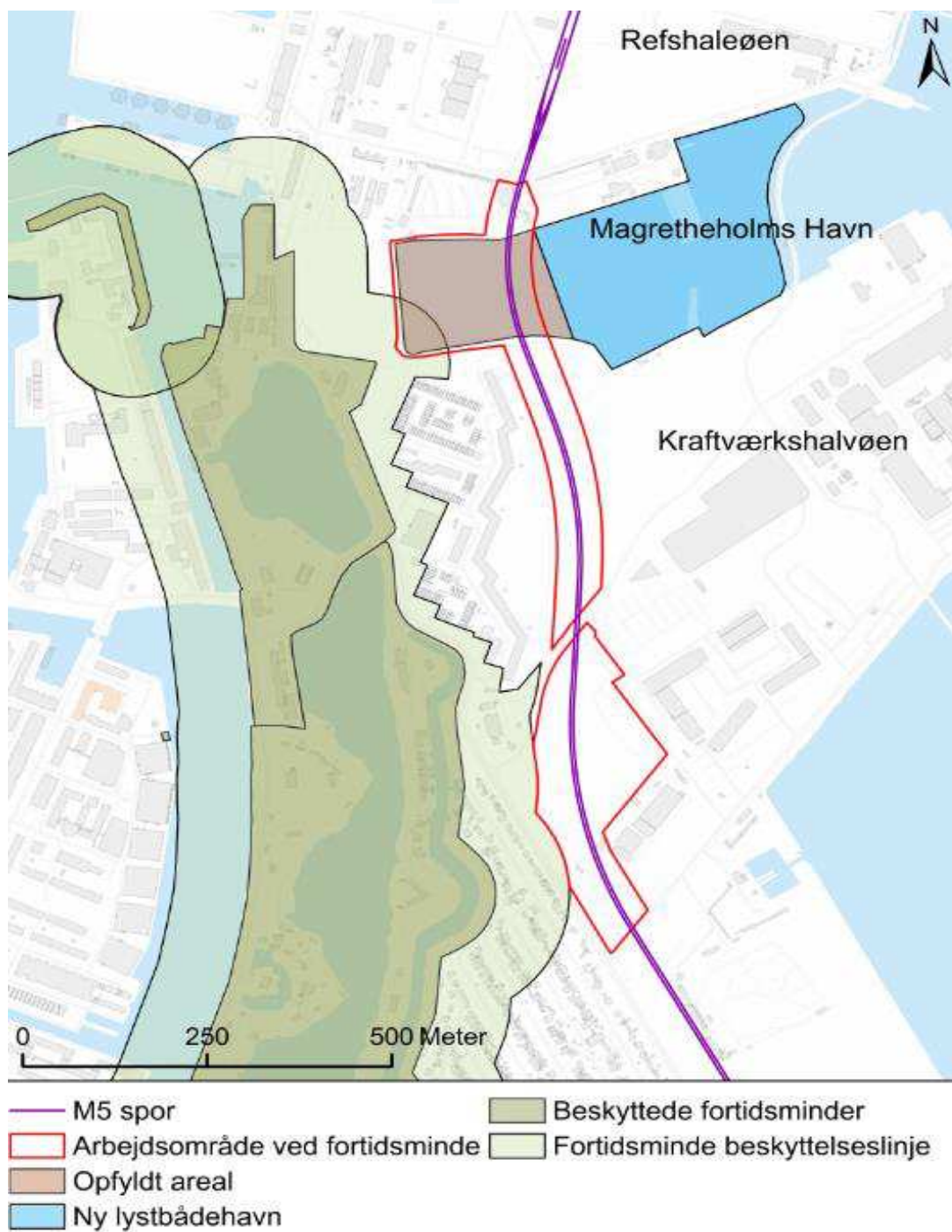
»Bilag 6

**Prøvestenen og v/Prags Boulevard Øst- fravigelse af nuværende
plangrundlag**



Bilag 4
»Bilag 7

Beskyttelseslinjer Quinti Lynette og Chr. Vold – ophævelse af beskyttelseslinjer



Bilag 5

»Bilag 8

Lergravsparken – permanent og midlertidig ophævelse af fredning



1. Indledning	14
2. Baggrund.....	15
3. Lovforslagets hovedpunkter – ændringer i lov om en Cityring....	17
3.1. Linjeføring for metrolinje M 5.....	17
3.1.1. Gældende ret	17
3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	17
3.2. Tilkøb og uforudsete udgifter	18
3.2.1 Gældende ret	18
3.2.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	18
3.3 Vederlagsfri overdragelse af nødvendige arealer fra Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By& Havn I/S til Metroselskabet I/S	19
3.3.1. Gældende ret	19
3.3.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	20
3.4. Ændring af Fingerplan, kommuneplan og lokalplan	20
3.4.1 Gældende ret	20
3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	22
3.5. Ophævelse af fredninger og beskyttelseslinjer	24
3.5.1 Gældende ret	24
3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	24
3.6. Ledningsomlægninger	25
3.6.1 Gældende ret	25

3.6.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	27
3.7. Tilpasning af bestemmelse om kompensation i forbindelse med støj – mulighed for aflastning	28
3.7.1 Gældende ret	28
3.7.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	28
3.8 Ekspropriation.....	29
3.8.1 Gældende ret	29
3.8.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	30
3.9 Vederlagsfri overdragelse af areal ved stationen København Syd fra Københavns Kommune til Metroselskabet I/S.....	34
3.9.1. Gældende ret	34
3.9.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	34
4. Lovforslagets hovedpunkter – ændringer i lov om trafikselskaber	35
4.1. Indførelse af lufthavnstillæg for rejser med offentlig servicetrafik til og fra Københavns Lufthavn	35
4.1.1 Gældende ret	35
4.1.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	36
4.2. Forhøjelse af kvalitetstillæg for brug af metro	37
4.2.1 Gældende ret	37
4.2.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	37
4.12 Indførelse af nye takstzoner i Nordhavn og Østhavnen.....	38
4.2.1. Gældende ret	38
4.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning	38
5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige	39

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	40
7. Administrative konsekvenser for borgerne.....	40
8. Klimamæssige konsekvenser	40
9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser	42
10. Forholdet til EU-retten.....	42
11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.	42
12. Sammenfattende skema	43

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Anlægget af Lynetteholm blev påbegyndt primo 2022. Lynetteholm skal blandt andet bidrage til at klimasikre København mod stormflod og samtidig gennem byudvikling bidrage til et øget boligudbud i København.

Med henblik på at udmønte den samlede vision for Lynetteholm har regeringen og Københavns Kommune indgået en aftale om byudvikling og etablering af den nødvendige transportinfrastruktur til Lynetteholm.

Aftalen omfatter bl.a. anlæg af en metrolinje M5, der kan bidrage til at skabe grundlag for en bæredygtig byudvikling og værdiskabelse på Lynetteholm samt understøtte mobiliteten i Hovedstaden ved, at det samlede metronet bliver mere robust og langtidsholdbart.

Metrolinje M5 skal anlægges i to etaper, således at etape 1 anlægges som en boret tunnel fra København H til v/Prags Boulevard Øst, der anlægges som en højbanestation, med forventet idriftsættelse 2036. Etape 2 anlægges som en højbane fra v/Prags Boulevard Øst til v/Lynetteholm N, og forventes idriftsat i 2045.

Formålet med lovforslaget er således at skabe hjemmel til, at Metroselskabet I/S kan anlægge en ny metrolinje M5 til Lynetteholm, der skal betjene de nye byudviklingsområder på Lynetteholm, i Østhavnen samt de

eksisterende bydele i København, herunder Islands Brygge og den centrale del af Amager.

Lovforslaget fastlægger linjeføring, stationer samt angiver hvilken regulering, der skal gælde for anlægget, herunder blandt andet bestemmelser om ophævelse af fredninger, fravigelse af planbestemmelser for så vidt angår placering af kontrol- og vedligeholdelsescentret på Prøvestenen og placeringen af stationen v/Prags Boulevard Øst. Lovforslaget omfatter begge etaper.

Desuden indeholder lovforslaget mulighed for at foretage ekspropriation, samt fastsætter regler om tilkøb.

Derudover fastlægger lovforslaget, at de særlige bestemmelser om forurening og gener fra anlægget af metrolinje M5 til Lynetteholm og tilhørende regler om mulighed for kompensation til naboer skal finde anvendelse - på samme vis som ved de seneste metrostrækninger. I den forbindelse indføres aflastning til støjplagede naboer som en ny kompensationsmulighed i loven.

Desuden fastsættes der regler om ledningsomlægninger i forbindelse med anlægget, herunder at gæsteprincippet finder anvendelse. Der indføres mulighed for at gennemtvinge en flytning af en ledning, herunder i helt særlige tilfælde at give mulighed for at foretage ekspropriation til sikring af ledningernes nye placering og yderligere sikre ledningernes tilstedeværelsesret.

Derudover indføres en mulighed for, at Københavns Kommune vederlagsfrit kan overdrage kommunens arealer inden for udviklingsområdet ved Københavns Syd Station til Metroselskabet I/S med henblik på gennemførelse af Metroselskabet I/S' udvikling af området.

Lovforslaget indebærer desuden en ændring i lov om trafikselskaber, idet det indgår i aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og etablering af den nødvendige transportinfrastruktur til Lynetteholm, at der skal indføres et tillæg på taksten til og fra Københavns Lufthavn på 20 kr. Derudover forhøjes det eksisterende kvalitetstillæg for metrorejser fra idriftsættelsen af etape 1 af metrolinje M5 med 1 kr. Endelig indføres der en ny takstzone både i Nordhavn og Østhavnen, når der idriftsættes nye metrostationer de to steder.

2. Baggrund

Lovforslaget er en opfølgning på aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune af 28. marts 2025 om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm. Det fremgår bl.a. af aftalen:

”Regeringen og Københavns Kommune er enige om at etablere en sydlig metrolinje (M5) til Lynetteholm. Metrolinje M5 kommer til at bestå af 9 stationer: Københavns Hovedbanegård, v/Bryggebroen (Islands Brygge), DR-byen, v/Amagerbrogade S (ved Sundbyøsterplads), Lergravsparken, v/Prags Boulevard Øst (Kløverparken), v/Refshaleøen, v/ Lynetteholm S og v/ Lynetteholm N. Stationen ved Københavns Hovedbanegård forberedes, så den muliggør en evt. forlængelse i retning mod Østerport (via Gammel Kongevej), såfremt der i fremtiden måtte blive anvist finansiering til en sådan forlængelse. Parterne er enige om, at linjens etape 1 skal åbne i 2036 og gå fra København H til Prags Boulevard Øst, mens etape 2 åbner i 2045 og går fra Prags Boulevard Øst til Lynetteholm N. Metrolinjen anlægges under jorden frem til stationen på Prags Boulevard Øst (over jorden) i 2036 og videreføres derfra på højbane over jorden til Lynetteholm. Det er muligt for parterne at foretage tilkøb vedrørende linjen, fx at metrolinjen føres i tunnel fra Prags Boulevard Øst til stationen Lynetteholm N eller fremrykning af etape 2, såfremt den pågældende part anviser finansiering hertil. Metroselskabet I/S forventer en kapacitetsudfordring på det eksisterende metronet (M1/M2) på tværs af havnesnittet mellem Sjælland og Amager fra midten af 2030’erne. Den nye M5-linje forventes at aflaste M1/M2 markant på de mest belastede delstrækninger mellem Nørreport og stationerne på Amager og derved løse kapacitetsudfordringen. Den nye M5-linje bidrager derved til et mere robust og langtidsholdbart samlet metrosystem. Herudover sikrer M5-metrolinjen, at yderligere en række eksisterende bydele på Amager vil få stationsnær metrobetjening.”

Der er foretaget en miljøkonsekvensvurdering af etape 1 af metrolinje M5 efter reglerne i miljøvurderingsloven (lovbekendtgørelse nr. 4 af 3. januar 2023 med senere ændringer). Københavns Kommune er i henhold til § 17 i miljøvurderingsloven myndighed for så vidt angår de dele af anlægget, der ligger i kommunen, mens Trafikstyrelsen er myndighed for så vidt angår de dele af anlægget, der ligger i Københavns Havn, jf. § 24, stk. 4, i lovbekendtgørelse nr. 569 af 19. maj 2025 om Metroselskabet I/S og Byudviklingsselskabet By & Havn I/S.

Efter miljøvurderingslovens § 25 skal Københavns Kommune træffe afgørelse og give tilladelse til anlægsprojektet. Afgørelsen efter miljøvurderingslovens § 25 træffes blandt andet på grundlag af

miljøkonsekvensrapporterne og resultatet af høringerne. Trafikstyrelsen giver en særskilt administrativ tilladelse til den del af projektet, som ligger i Københavns Havn.

Den oprindelige miljøkonsekvensvurdering har været i offentlig høring sammen med et udkast til § 25 tilladelse i perioden 1. august-26. september 2024. En supplerende miljøkonsekvensvurdering var i offentlig høring sammen med et revideret udkast til § 25 tilladelse i perioden 2. juni-24. august 2025. Borgerrepræsentationen har godkendt miljøkonsekvensrapporterne, og udsteder § 25 tilladelsen efter denne lovs vedtagelse. § 25 tilladelsen omfatter etape 1 af metrolinje M5 til Lynetteholm, som løber fra København H til stationen v/ Prags Boulevard Øst. Det er en forudsætning for kommunens udstedelse af § 25 tilladelse, at Folketinget vedtager denne anlægslov, som muliggør etablering af metrolinje M5. Trafikstyrelsen skal udstede en administrativ tilladelse til anlægget for så vidt angår de dele af anlægget, der ligger i Københavns Havn.

Inden etape 2 kan anlægges, skal der udarbejdes en miljøkonsekvensvurdering for etape 2, hvorefter Københavns Kommune kan give § 25 tilladelse til etape 2 fra stationen v/ Prags Boulevard Øst til Lynetteholm Nord, og Trafikstyrelsen kan give tilladelse til den del af projektet, som ligger i Københavns Havn. Etape 2 forventes idriftsat i 2045.

3. Lovforslagets hovedpunkter – ændringer i lov om en Cityring

3.1. Linjeføring for metrolinje M 5

3.1.1. Gældende ret

Metroen i København består af fire linjer M1- M4. Alle linjer er anlagt med hjemmel i anlægslove. De seneste linjer er anlagt med hjemmel i lov om en Cityring, jf. lovbekendtgørelse nr. 1939 af 30. september 2021, som hjemler Cityringen, afgreningen til Nordhavn og afgreningen til Sydhavnen. Alle linjer er anlagt og taget i brug. Københavns Kommune har efter aftale med transportministeren og Frederiksberg Kommune i henhold til § 5 a, stk. 3, i lov om en Cityring mulighed for at anlægge yderligere stationer i Nordhavn.

3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Staten og Københavns Kommune er enige om at anlægge en ny metrolinje M5, der skal betjene Lynetteholm samt de øvrige byudviklingsområder i Østhavnen og den centrale del af Amager. M5 anlægges af Metroselskabet I/S og udgør, sammen med Østlig Ringvej, den infrastruktur, der muliggør, at byudviklingen af Østhavnen kan realiseres. Metrolinje M5 anlægges med

i alt 9 stationer: København H, v/Bryggebroen (ved Islands Brygge), DR Byen, v/Amagerbrogade S (ved Sundbyøster Plads), Lergravsparken, v/Prags Boulevard Øst (Kløverparken), v/Refshaleøen, v/Lynetteholm S, v/Lynetteholm N, jf. bilag 5 til loven.

Metrolinje M5 anlægges i to etaper. Etape 1 anlægges som boret tunnel fra København H til v/Prags Boulevard Øst med forventet idriftsættelse i 2036. Stationerne København H, v/Bryggebroen, DR Byen, v/Amagerbrogade S og Lergravsparken anlægges som undergrundsstationer. Stationen v/Prags Boulevard Øst anlægges som en højbanestation med et højbanespor, der går ned på terræn, og via viadukt over vejen Prøvestensbroen tilslutter linjeføringen til et kontrol- og vedligeholdelsescenter, der anlægges på Prøvestenen. Etape 2 anlægges som en højbane fra v/Prags Boulevard Øst til v/Lynetteholm N, og forventes idriftsat i 2045. Stationerne v/Prags Boulevard Øst, v/Refshaleøen, v/Lynetteholm S og v/Lynetteholm N anlægges som højbanestationer.

Metrolinje M5 kobles sammen med det eksisterende metrosystem, hvor rejssende kan skifte ved stationerne København H (M3/M4) samt DR Byen (M1) og Lergravsparken (M2). Metroselskabet I/S vurderer, at den nye metrolinje M5 forventes at have 91.000 daglige påstigere i 2050 og 134.000 daglige påstigere i 2070 og give en samlet vækst i metroen på 78.000 daglige påstigere i 2050 og 124.000 daglige påstigere i 2070. Linjen forventes at afhjælpe de kapacitetsudfordringer på M1/M2 over havnesnittet, som Metroselskabet I/S forventer vil komme fra 2035 og frem.

3.2. Tilkøb og uforudsete udgifter

3.2.1 Gældende ret

For de enkelte linjer af metroen, der er omfattet af lov om en Cityring, er der fastsat særregler om tilkøb og aftalt særlige forhold for så vidt angår fordyrelser. Dette skyldes, at det ikke for alle metrolinjers vedkommende er de samme parter, der er en del aftalen om det konkrete anlæg.

3.2.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af aftale af 28. marts 2025 mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, at det er muligt for parterne at foretage tilkøb eller udnytte en option i forbindelse med gennemførelse af anlægget, fx at metrolinjen føres i tunnel fra v/Prags Boulevard Øst til stationen v/Lynetteholm N eller fremrykning af etape 2,

såfremt den pågældende part anviser finansiering hertil - både til egentlige anlægsudgifter og til afledte drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

Tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås således som udgifter til undersøgelser, anlæg og drift, der ikke er nødvendige for anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm.

Der skal blandt andet ske en afgrænsning af projektet i forbindelse med anlæg af stationspladser, selvom anlægget af metrolinje M5 for langt den største del af strækningen foregår under jorden med undergrundsstationer. Anlæg af stationspladser er en del af anlægget af metro til Lynetteholm, og omfatter en fuldstændig retablering af overfladen tilpasset stationens og skaktens fremtidige funktion, i et sædvanligt københavnerkvalitetsniveau, der plads for plads er afstemt med de lokale forhold. Tilpasning af stationspladsen til det omkringliggende byrum er en del af stationspladsarbejderne. Stationspladsarbejderne omfatter plads-, fortovs- og vejbelægninger inklusive afstribninger, afvandings- og afløbssystemer, beplantning, tilslutninger til eksisterende bygninger og belægninger, samt hvad der i øvrigt er nødvendigt for driften af stationspladsen, fx adgangsveje. Stationspladsarbejderne omfatter også etablering af pladsinventar i form af bænke, buslæskærme, cykelstativer, affaldskurve, pullerter, trafikskilte, signalanlæg, reklamestandere, belysningsmaster inklusive armaturer samt andet informationsudstyr vedrørende anden relevant kollektiv transport, idet dog ikke alle stationspladser vil inkludere alle foranstående elementer. Alle overfladelementer, der er en del af tunnel- eller højbanestations- eller skaktkonstruktionen, dvs. trapper med tilhørende rækværker, elevatorhuse, ovenlys, ventilationsskakte mv. indgår ikke i stationspladsarbejderne, men er en del af stations- og skaktarbejderne.

Stationspladsernes område er defineret som 15-18 meter fra tunnel- eller højbanestations- og skaktkonstruktionen afhængigt af de lokale pladsforhold. Stations- og skaktkonstruktionen omfatter over- og underjordiske teknikrum.

Afgrænsningen af stationspladsernes område ved stationer i byudviklingsområder (v/ Prags Boulevard Øst, v/ Refshaleøen og de to stationer på Lynetteholm) vil ske konkret efter aftale mellem Københavns Kommune og Metroselskabet I/S forud for Metroselskabet I/S' anlæg af stationspladser med udgangspunkt i de ovenfor nævnte anlægsprincipper.

Hvis det ikke er muligt at anbringe det nødvendige antal cykelstativer inden for stationspladsområdet, indgår opsætning af det overskydende antal

cykelstativer, herunder eventuel etablering af fast belægning på andre arealer anvist af Københavns Kommune i umiddelbar forlængelse af stationspladsområdet, i Metroselskabet I/S' anlægsforpligtelse.

Det fremgår af aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, at det er kommunen, der skal betale fordyrelser af anlægget af M5. Uforudsete udgifter er udgifter og fordyrelser, der ikke på forhånd kunne forudses, og som ikke kan rummes inden for den afsatte anlægsramme inklusive den afsatte korrektionsreserve på 30 pct.

3.3 Vederlagsfri overdragelse af nødvendige arealer fra Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S til Metroselskabet I/S

3.3.1. Gældende ret

Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S har ved byggeri af metrolinjer M1-M4 stillet arealer vederlagsfrit til rådighed ved anlæg af metroen. Det gældende lovgrundlag regulerer dog ikke, om arealer overdrages til eje eller alene stilles til rådighed for metroanlæg.

3.3.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Da det har givet anledning til uklarhed, hvorvidt overdragelse af nødvendige arealer til metroanlæg overdrages til Metroselskabet I/S' ejerskab eller alene stilles til rådighed for Metroselskabet I/S, finder Transportministeriet det hensigtsmæssigt, at det præciseres i loven, hvornår der sker overdragelse til eje, og hvornår arealer stilles midlertidigt til rådighed.

Transportministeriet foreslår på den baggrund en ny bestemmelse, hvoraf det fremgår, at Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S overdrager arealer, der er nødvendige for Metroselskabet I/S' drift af metrolinje M5, vederlagsfrit til Metroselskabet I/S' ejerskab, samt at Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S stiller arealer, der er nødvendige for Metroselskabet I/S' projektering og anlæg af metrolinje M5, vederlagsfrit til rådighed for Metroselskabet I/S i anlægsperioden.

Det fremgår af aftale af 28. marts 2025 mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, at selskabet bag byudviklingen skal tilføres en række grunde samt grunde med tilbagekøbsrettigheder i Østhavnen, som i dag ejes af enten Københavns Kommune eller Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Det omfatter arealer på Quintus, Kløverparken, øvrige havnenære arealer ved Refshaleøen og senere også arealer

på selve Lynetteholm. Nogle af de arealer, som overdrages til Metroselskabet I/S med hjemmel i den foreslåede nye bestemmelse, indgår i de arealer som i henhold til aftalen overdrages til selskabet bag byudviklingen.

3.4. Ændring af Fingerplan, kommuneplan og lokalplan

3.4.1 Gældende ret

Størstedelen af Prøvestenen er i henhold til § 6, stk. 7 og 8, i landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2019) udpeget som lokalisingsmulighed forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv samt havnerelaterede transporterhverv. En mindre del af det i Fingerplan 2019 udpegede område (dele af matrikelnummer 438, 639-641, 478 og 484 Amagerbros Kvarter, København) indgår i det areal, hvor kontrol- og vedligeholdelsescentret for metrolinje M5 skal anlægges. Etablering af kontrol- og vedligeholdelsescentret vil således være i strid med § 6, stk. 7 og 8, i Fingerplan 2019, såfremt der ikke foretages ændringer.

I Københavns Kommuneplan 2024 er det i Fingerplan 2019 på Prøvestenen udpegede areal til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv samt havnerelaterede transporterhverv, fastlagt til havneformål. Det betyder, at der på arealet må udøves virksomhed hørende til havneformål, hvortil der af hensyn til forebyggelse af forurening stilles særlige beliggenhedskrav. Området kan i henhold til Københavns Kommuneplan 2024 opdeles i underområder forbeholdt forskellige miljø- og risikoklasser, herunder klasse 6- og 7-virksomheder samt transport- og distributionserhverv i lavere miljøklasser for at sikre en samlet hensigtsmæssig virksomhedslokalisering og arealudnyttelse.

Den del af Prøvestenen, som ligger umiddelbart syd for arealet udpeget til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv samt havnerelaterede transporterhverv, er i Københavns Kommuneplan 2024 fastlagt til institutioner og fritidsområder. Det fremgår af kommuneplanen, at området kan anvendes til opstilling af op til 3 vindmøller på op til 115 m placeret ved støjvolden. Alle vindmøller skal opstilles i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og miljøvurderingen herfor. Der kan også placeres erhverv med højere miljøklasse end miljøklasse 2, herunder erhverv med kommercielle aktiviteter i relation til rekreative formål, hvis dette er foreneligt med områdets øvrige anvendelse og med anvendelsen af de tilstødende områder til rekreative formål, kolonihaver mv.

Arealet, hvor kontrol- og vedligeholdelsescentret til metrolinje M5 anlægges, er omfattet af lokalplan 326 Prøvestenen og Ny Amager Strandpark med tillæg. Kontrol- og vedligeholdelsescentret er placeret inden for lokalplanens område II og III. Område II er i lokalplanen fastlagt til havneformål, herunder handels-, lager-, oplags-, transport-, værksteder- og industrivirksomheder med dertilhørende administration og lignende. Område II anvendes primært til tørbulk. Område III er fastlagt til offentlige rekreative formål, og anvendes til grønne arealer, vinteropbevaringspladser for lystbåde, eventuel autocamperplads, parkeringspladser samt serviceerhverv med tilknytning til havnen og autocamperpladsen. Der må opføres eller indrettes bebyggelse til funktioner, der knytter sig til aktiviteterne i området, såsom klubhuse, værksteder, administration samt publikumsorienterede funktioner, såsom butikker, restauranter og lignende med naturlig tilknytning til områdets aktiviteter.

Arealet, hvor stationen v/ Prags Boulevard Øst placeres, er omfattet af lokalplan 136 Kløverparken med tillæg. Lokalplanen fastlægger området til erhvervsformål, herunder industri. Der må inden for lokalplanområdet opføres eller indrettes bebyggelse til industri-, værksteds-, transport-, engros-, lager- og oplagsvirksomhed med dertil hørende administration og lignende. Endvidere muliggør lokalplanen etablering af en offentlig tilgængelig promenade langs kysten. Tillæg 2 til lokalplanen muliggør udnyttelse af eksisterende tomme bygninger og omgivende ubebyggede arealer til midlertidige anvendelser og en bredere anvendelse end allerede fastlagt, samt udvider anvendelsen til også at omfatte mindre fremstillingsvirksomheder samt kollektive anlæg, sports- og fritidsundervisning, museer, teatre, gallerier, koncertsale, restauranter og miljømæssige servicefunktioner.

Der skal i lokalplanen stilles krav om offentlig adgang langs vandet. En del af denne kommuneplanramme indgår i det areal, hvor kontrol- og vedligeholdelsescentret for metrolinje M5 skal anlægges.

Endvidere indgår et umatrikuleret vandareal i det areal, hvor kontrol- og vedligeholdelsescentret for metrolinje M5 skal anlægges. Dette areal er i Københavns Kommuneplan 2024 fastlagt som vandområde, og det fremgår af kommuneplanen, at der ved Prøvestenen Syd kan placeres husbåde med en maksimal højde på 7 m. Der kan placeres op til 2 større fartøjer med publikumsrettede funktioner.

3.4.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Planlovens plansystem er et centralt led i styringen af arealanvendelsen, og omfatter det såkaldte planhierarki med landsplanlægning, kommuneplanlægning og lokalplanlægning. Et vigtigt element i plansystemet er rammestyringsprincippet, hvorefter en trinlavere plan ikke må stride mod en trindhøjere plan. Det vil sige en lokalplan må ikke stride mod kommuneplanen, som ikke må stride mod landsplanlægningen.

Landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning – Fingerplan 2019 er udstedt i medfør af § 3, stk. 1 og § 5 j, stk. 4, i lov om planlægning, jf. lovbekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024. Fingerplan 2019 konkretiserer overordnede principper for planlægningen i hovedstadsområdet.

Københavns Kommunes kommuneplanlægning må ikke stride mod Fingerplan 2019. Københavns Kommune har således ikke kompetence til at vedtage ny kommune- og lokalplanlægning, som muliggør etablering af kontrol- og vedligeholdelsescentret på Prøvestenen, da det vil stride mod Fingerplan 2019. Ligeledes vil Københavns Kommune kun kunne udstede den påkrævede tilladelse til anlægsprojektet efter § 25 i miljøvurderingsloven, såfremt projektet ikke strider mod de gældende planforhold.

Det er vurderingen, at en samlet håndtering af planforhold vedrørende etablering af etape 1 i denne anlægslov er den mest overskuelige løsning for offentligheden og nødvendig for at sikre projektets fremdrift. For så vidt angår etape 2 er der tid til at få tilpasset planforholdene i henhold til planlovens almindelige planproces.

Anlæg af metrolinje M5 forudsætter opfyld af umatrikuleret vandareal syd for Prøvestensbroen. Udstrækningen af det vandareal, som forudsættes opfyldt, fremgår af bilag 6 (bilag 3 til denne lov). Vandarealet vil blive overført til byzone, når det er opfyldt. Det fremgår af § 6, stk. 1, nr. 1 i landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2019), at kommuneplanlægningen i det indre storbyområde skal sikre, at byudvikling, byomdannelse og lokalisering af byfunktioner sker inden for den eksisterende byzone og med hensyntagen til mulighederne for at styrke den kollektive trafikbetjening. Afgrænsningen af det indre storbyområde fremgår af kortbilag A til Fingerplan 2019. Når det opfyldte areal overføres til byzone, sker der en udvidelse af den eksisterende byzone i det indre storbyområde. Der er derfor behov for en fravigelse af § 6, stk. 1, nr. 1 Fingerplan 2019.

Udover at tilsidesætte det gældende plangrundlag for etablering af kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen, højbanestation v/Prags Boulevard Øst samt linjeføring som højbane og viadukt fra højbanestation v/Prags Boulevard til kontrol- og vedligeholdelsescentret foreslås det, at disse kan etableres uden yderligere kommune- og lokalplanlægning, jf. forslaget til § 1, nr. 20, det foreslåede § 14 e, stk. 2.

Etablering af etape 2 af metrolinje M5 fra højbanestation v/Prags Boulevard Øst til stationen v/Lynetteholm N forudsætter derimod, at den nødvendige kommune- og lokalplanlægning tilvejebringes i overensstemmelse med lov om planlægning. Den nødvendige kommune- og lokalplanlægning for det areal, hvor etape 2 skal anlægges, skal således være tilvejebragt inden Københavns Kommune og Trafikstyrelsen kan give tilladelse efter henholdsvis miljøvurderingslovens § 25 og bekendtgørelse nr. 855 af 2. juni 2025 om vurdering af virkning på miljøet af projekter vedrørende erhvervshavne og Københavns Havn samt om administration af internationale naturbeskyttelsesområder og beskyttelse af visse arter for så vidt angår anlæg og udvidelse af havne til etape 2 af metrolinje M5 til Lynetteholm.

3.5. Ophævelse af fredninger og beskyttelseslinjer

3.5.1 Gældende ret

Lergravsparken (matrikelnr. 3614 Sundbyøster, København) er fredet i henhold til naturbeskyttelsesloven og kendelse af 25. juli 1969, hvorved Københavns Kommune forpligter sig til at bevare arealet som grønt område og opretholde arealet som park. Der må ikke uden samtykke fra Fredningsnævnet anbringes bygninger, boder, skure eller andre indretninger af varigere karakter, hvis tilstedeværelse ikke tjener parkens formål.

I forbindelse med anlæg af den eksisterende metrostation ved Lergravsparken gav Fredningsnævnet for København dispensation fra fredningen til permanent anlæggelse af stationen og midlertidigt til at benytte en del af det fredede areal som arbejdsplads.

Den kommende byggeplads ved Margretheholm Havn etableres inden for fortidsmindebeskyttelseslinjerne for fortidsminderne Quinti Lynette og Christianshavns Vold, nordlige del.

3.5.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

På metrolinje 5 skal der etableres en station ved Lergravsparken med selvstændig stationsboks under jorden. Der bliver mulighed for omstigning til

metrolinje M2 via en transfertunnel under jorden. Anlæggelse af den nye station ved Lergravsparken forudsætter, at den gældende fredning ophæves for de berørte arealer. Hvis fredningen ikke ophæves, kan stationen ikke anlægges som forudsat.

Det foreslås, at der alene sker en permanent ophævelse af fredningen for det areal, hvor den nye station ved Lergravsparken på metrolinje M5 skal anlægges samt en midlertidig ophævelse af fredningen af det nødvendige arbejdsareal til anlæggelse af stationen.

Det er endvidere nødvendigt med en ophævelse af fortidsmindebeskyttelseslinjerne for fortidsminderne Quinti Lynette og Christianshavns Vold, nordlige del i anlægsperioden for de arealer, som har arealsammenfald med byggepladsen ved Margretheholm Havn. Byggepladsen ved Margretheholm Havn etableres delvist på umatrikuleret vandareal, som kan opfyldes og efter opfyldning overføres til byzone. Den foreslåede bestemmelse muliggør både, at vandarealet efter midlertidig anvendelse til byggeplads kan tilbageføres som vandareal, og at Københavns Kommune kan træffe beslutning om at gøre opfyldet permanent efter anvendelse til byggeplads.

3.6. Ledningsomlægninger

3.6.1 Gældende ret

Det følger af vejlovens § 77, stk. 1 og 2, 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 lov om fremgangsmåde ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 (herefter ekspropriationsprocesloven) eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40 i lov om vandforsyning m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 1149 af 28. oktober 2024 (herefter vandforsyningsloven). Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1050 af 17. september 2024, for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder. Yderligere findes der tilsvarende regler i jernbanelovens § 24 a om gæsteprincippet for arbejder over, under eller langs med et banearreal.

I forbindelse med store anlægsprojekter er det sædvanen, at der fastsættes tilsvarende regler om ledningsomlægninger, herunder at gæsteprincippet finder anvendelse, i de konkrete anlægslove.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også ulovbestemt for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978 H - 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 var anbragt som "gæster" på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet.

I dom af 19. maj 2015 (UfR 2015.2854 H - dommen om Vintapperrampen) udtalte Højesterets flertal, at gæsteprincippet bygger på den ordning, at arealejeren, der giver en ledningsejer tilladelse til at anbringe en ledning på arealet, og som forpligter sig til at beskytte ledningen, bevarer retten til at ændre anvendelsen af arealet, selv om dette måtte indebære, at ledningen må flyttes. Det fremgår af samme dom, at en ledningsejer efter gæsteprincippet har pligt til også at betale for andre tekniske løsninger end en fjernelse eller omlægning af ledninger, når disse løsninger er alternativer til en flytning eller omlægning.

I dom af 23. oktober 2018 (UfR 2019.464 H - dommen om prøvegravninger i Frederikssundsvej) fastslog Højesteret, at der ikke med lov om registrering af ledningsejere er gjort udtømmende op med en ledningsejers forpligtelse til at give oplysninger om sine ledningers placering, og at gæsteprincippet indebærer, at en ledningsejer er forpligtet til at oplyse en mere præcis placering af sin ledning end den, der følger af ledningsejerregisterloven, og til at betale omkostningerne forbundet hermed, hvis disse oplysninger er nødvendige for at kunne tage stilling til, om arealejerens ændrede anvendelse af arealet nødvendiggør en flytning eller omlægning af ledninger.

Højesteret har desuden i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009 H - dommen om Flintholm Station) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 106 (den gældende 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 - dommen om Cityringen) fastslået, at cityringlovens § 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 blandt andet, at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5, i cityringloven) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincipet, er der en klar formodning om, 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 - dommen om Aalborg Kloak) udtalte Højesteret, at det ulovbestemte gæsteprincip er udviklet i retspraksis med sigte på tilfælde, hvor tilladelsen til ledningsejeren beror på en aftale med arealejeren og må ses i lyset af det gavemoment, der kan ligge i en sådan aftale. Gæsteprincipet er en udfyldningsregel, og finder derfor kun anvendelse, hvis ikke andet fremgår eller kan udledes af den pågældende aftale. Højesteret fastslog, at anbringelse af ledninger, der beror på en offentligretlig afgørelse (landvæsenskommissionskendelse) truffet med hjemmel i lov, ikke kan begrunde en anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, da de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer om anbringelse af ledninger kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, herunder det nævnte gavemoment, ikke i almindelighed kan overføres på sådanne tilfælde. I disse tilfælde er der en formodning om, at arealejeren selv skal betale for ledningsomlægning, der sker på arealejerens foranledning, og det kræver særlige holdepunkter i den offentligretlige afgørelse, hvis dette udgangspunkt skal fraviges.

Højesteret har i dom af 14. marts 2022 (UfR 2022.2004 H - sagen om Holstebromotorvejen) fundet, at de hensyn, der ved aftaler mellem ledningsejer og arealejer kan begrunde anvendelse af det ulovbestemte gæsteprincip, ikke i almindelighed kan overføres til en situation, hvor ledningerne var anbragt i henhold til deklARATIONER, der beroede på en ensidig ejerdisposition, idet en kommune var både ledningsejer og arealejer, da ledningerne blev anbragt. Højesteret bemærkede herved, at der i sådanne tilfælde normalt er en formodning om, at pålæggelse af en deklARATION om sikring af ledninger har til formål blandt andet at fastslå, at ledningsejeren ikke skal betale for ledningsomlægninger, der sker på arealejerens foranledning, hvis der på et senere tidspunkt ikke længere er identitet mellem ledningsejeren og arealejeren. Retstillingen var ikke ændret som følge af, at ledningerne var overdraget til andre, hvorfor arealejeren skulle afholde udgifterne til arbejderne vedrørende de fire ledninger. De øvrige 17 ledninger var anbragt i henhold til aftaler, hvor der var aftalt erstatning. Højesteret udtalte blandt andet, at det i en situation, hvor der er aftalt erstatning, påhviler arealejeren at

godtgøre, at betalingen ikke udgør vederlag for, at ledningsanlægget ikke skal ligge på gæstevilkår.

3.6.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Gennemførelsen af anlægsprojektet vil gøre det nødvendigt at gennemføre ledningsarbejder. Der vil blandt andet skulle flyttes eller omlægges en række forskellige typer forsyningsledninger. Det forudsættes, at flytning og omlægning af ledninger til placering på ejendomme tilhørende tredjemand som udgangspunkt sker ved frivillig aftale herom eller ved ekspropriation med hjemmel i den relevante særlovgivning for de pågældende ledninger.

Lovforslaget indeholder i § 1, nr. 2, §§ 4 b – 4 d regler om udførelse af og betaling for ledningsarbejder nødvendiggjort af gennemførelse af anlæg af metrolinje M5, herunder regler om flytning og omlægning af ledninger og om behandlingen af eventuelle tvister om erstatning for ledningsarbejder m.v.

Transportministeren har en tilsvarende kompetence i andre anlægslove.

3.7. Tilpasning af bestemmelse om kompensation i forbindelse med støj – mulighed for aflastning

3.7.1 Gældende ret

De gældende regler om forurening og gener fra anlæg af metro fremgår af § 14 a og § 14 b i lov om en Cityring, og indebærer en særlig regulering, som fraviger den normale miljøregulering. Begrebet forurening og gener omfatter blandt andet den maksimalt tilladte støj, støv, vibrationer, transport til og fra byggepladsen og andre gener fra anlægget.

Der er udstedt to bekendtgørelser i henhold til § 14 a og § 14 b i lov om en Cityring, en byggepladsbekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 1084 af 21. december 2018 om forurening og gener fra anlægget af Cityringen, som ændret ved bekendtgørelse nr. 241 af 7. marts 2023) og en nabopakkebekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 768 om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen, som ændret ved bekendtgørelse nr. 630 af 7. maj 2015 og ved bekendtgørelse nr. 432 af 17. maj 2016).

I byggepladsbekendtgørelsen er der blandt andet fastsat regler om de tilladte støjgrænser på de enkelte arbejdspladser ved stationerne og andre steder. Samtidig er der i bekendtgørelsen foretaget en inddeling af byggeriet i faser

og en opdeling af arbejdet i henholdsvis dagsperioder, aftenperioder og natperioder.

I nabopakkebekendtgørelsen er der fastsat regler om kompensation, genhusning eller overtagelse på baggrund af den beregnede støj på ejendommens facade ud fra det maksimalt tilladte støjniveau for bygge- og anlægsarbejde på de konkrete byggepladser i aften- og natperioden som defineret i byggepladsbekendtgørelsen.

3.7.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

De nuværende særlige regler om forurening og gener fra anlæg af metro i Cityringsloven har, udover at have fundet anvendelse ved anlæg af Cityringen, også fundet anvendelse ved anlæg af metrolinje M4 til Nordhavn (lovens kapitel 3 a) og Sydhavnen (lovens kapitel 3 b) og ved udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station (nu København Syd Station) (lovens kapitel 3 c). Det foreslås derfor, at den særlige regulering om forurening og gener fra anlæg af metro også skal gælde for anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm. Der vil alene skulle blive foretaget visse mindre justeringer i de to bekendtgørelser på baggrund af erfaringerne fra de tidligere metrobyggerier.

Der vil således blive udstedt en ny byggepladsbekendtgørelse for arbejdspladserne på metrolinje M5 til Lynetteholm samt en revideret nabopakkebekendtgørelse.

Der er i de gældende bestemmelser i §§ 14 a og 14 b i lov om en Cityring ikke fastsat bestemmelser om aflastning. Dog har Ekspropriationskommissionen for Øerne i flere tilfælde pålagt Metroselskabet I/S at etablere aflastningsfaciliteter i henhold til, at den naboretlige tålegrænse var overskredet. Aflastning er sket ved, at de særligt støjramte beboere er blevet tilbudt en mulighed for at opholde sig på en anden lokation, fx mulighed for midlertidigt ophold i lejlighed, på hotel, kontorfacilitet eller andre opholdsmuligheder stillet til rådighed af Metroselskabet I/S.

Denne ordning om mulighed for aflastning foreslås nu indført i loven, jf. lovforslagets § 1, nr. 15-17. Det foreslås, at ordet »aflastning« tilføjes til bestemmelseernes ordlyd. Aflastning bliver således en særlig kategori af tiltag, som Metroselskabet I/S bliver forpligtet til at tilbyde.

Begrebet »aflastning« skal afgrænses som en særlig kategori af tiltag, der skal tilbydes i situationer, hvor borgere ikke udsættes for gener og belastninger af en sådan karakter, at vedvarende genhusning skal tilbydes, men dog af en belastning i dagtimerne over en særligt lang periode af støjniveauer overstigende 80 dB(A) eller af støjniveauer på 55 dB(A) eller mere om aftenen og/eller natten.

Tilbuddet om aflastning til støjplagede naboer vil kunne kombineres med at disse samtidig får kompensation for støjen fra Metroselskabet I/S.

De nærmere kriterier, for hvornår og i hvilke situationer Metroselskabet I/S skal tilbyde aflastning, vil blive indføjet i den reviderede nabopakkebekendtgørelse.

3.8 Ekspropriation

3.8.1 Gældende ret

Af grundlovens § 73 fremgår, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Afståelse kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Det fremgår af § 13 i lov om en Cityring, at transportministeren kan give bemyndigelse til, at Metroselskabet I/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, herunder i form af rettigheder og servitutter, der er nødvendig til at gennemføre det i denne lov omhandlede anlæg, herunder eventuelle supplerende adgangsveje for stationer eller forberedelser til afgreninger mod stationer uden for Cityringen. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen gælder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje. Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

3.8.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det foreslås, at ekspropriationsbestemmelsen affattes på samme måde som i fx letbanelove, således at transportministeren kan bemyndige Metroselskabet I/S til som anlægsmyndighed at iværksætte ekspropriation efter reglerne i § 30 i jernbaneloven til anlæg af metrolinjer omfattet af denne lov.

Der sker således en ensretning af ekspropriationsbestemmelserne for så vidt angår anlæg af jernbaner, letbaner og metro.

Med den foreslåede affattelse udvides Metroselskabet I/S' hjemmel til også at omfatte areal til at etablere erstatningsbiotoper og andre foranstaltninger

til kompensation for indgreb i naturtilstanden (jernbanelovens § 30, stk. 2, nr. 9). På den måde vil Metroselskabet I/S kunne overholde sine forpligtigelser efter navnlig naturbeskyttelsesloven og artsfredningsbekendtgørelsen.

I den udarbejdede miljøkonsekvensrapport for etape 1 af metrolinje M5 er det forudsat, at der skal etableres erstatningsbiotoper til padder i form af nye vandhuller og grus- og stenbunker på Prøvestenen Syd uden for stormflodsikringen og i Kløverparken.

Ekspropriation til dette formål vil alene forekomme, såfremt det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer m.v., og hvis ikke det er muligt at indgå en frivillig aftale med lodsejere inden for projektets tidsramme.

Alle bestemmelser i jernbanelovens § 30 finder således tilsvarende anvendelse ved ekspropriation til anlæg af metrolinjer, herunder bestemmelserne om mulighed for at pålægge servitutter, jf. jernbanelovens 30, stk. 3. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. jernbanelovens § 30, stk. 4. Endelig finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse ved erstatningsfastsættelsen, jf. jernbanelovens § 30, stk. 5.

Nærværende lovforslag indeholder som en nyskabelse mulighed for, at transportministeren i helt særlige tilfælde kan bemyndige Metroselskabet I/S som anlægsmyndighed til at kunne foretage ekspropriation til placering af ledninger på tredjemands ejendom.

Det er overordnet af samfundsmæssig interesse, at der skabes det bedst mulige grundlag for en realistisk og robust tidsplan for etablering af metrolinje M5 til Lynetteholm. Projektet indgår i en sammenhæng som et af flere meget store infrastrukturprojekter til udviklingen, trafikaflastningen og klimasikringen af København og hovedstadsregionen. Det er også af stor samfundsmæssig interesse, at vigtig forsyningsinfrastruktur forstyrres mindst muligt i forbindelse med ledningsomlægninger og efter en omlægning sikres bedst muligt.

Det foreslås derfor, at der udover den gængse ekspropriationshjemmel til sikring af arealbehov for anlæg af metrolinje M5 tillige indsættes en hjemmel til ekspropriation for afledte nødvendige ledningsomlægninger i helt særlige tilfælde.

Udgangspunktet for ledningsomlægninger nødvendiggjort af infrastrukturprojekter er, at ledningsejerne selv finder arealer til ny placering og selv indgår aftaler med lodsejerne om, hvilke rettigheder ledningsejerne skal have. I tilfælde hvor aftale om ny placering ikke er mulig, anvender ledningsejeren egen ekspropriationshjemmel eller hjemmel i det kommunale ekspropriationssystem, hvorved en myndighed til fordel for en ledningsejer kan gennemføre ekspropriation. Klage over en kommunal ekspropriationsbeslutning har opsættende virkning, hvilket kan forsinke omlægningsprojektet, og derved i forlængelse heraf også anlægsprojektet, og udsætte de berørte lodsejere for unødigt mange involverede parter.

Formålet med udvidelsen af ekspropriationshjemlen er, dels at reducere risikoen for, at tilvejebringelse af arealrettigheder til ledningsomlægninger skal komme til at udgøre en forsinkende faktor for metroprojektet, dels at sikre vigtige dele af forsyningsnettet.

Kriteriet ”helt særlige tilfælde” er foreslået, idet hjemlen alene er tiltænkt anvendt i sådanne tilfælde, hvor ekspropriation til fordel for ledningsejeren vil være af væsentlig betydning for både sikring af fremdrift på anlæggelsen af metrolinje M5 og for forsyningsnettet, hvori ledningen indgår, på grund af nogle helt særlige forhold omkring den konkrete ledning.

De særlige forhold kan et eller flere af følgende:

- a) Pladsforholdene omkring ledningen i dens nuværende og fremtidige placering er meget trange, hvilket er særligt relevant for større forsyningsledninger beliggende i tæt bymæssig bebyggelse,
- b) ledningen udgør vigtig forsyningsinfrastruktur, idet den anvendes som del af en hovedforsyning af en eller flere bydele eller større byområder,
- c) fordi ledningen udgør vigtig forsyningsinfrastruktur opererer ledningsejeren med meget lange varslingstider for driftstop på og omlægninger af ledningen, minimum 1 år, hvorfor det er af væsentlig interesse at kunne styre omlægningen af hensyn til at reducere konsekvenser for både for metrolinje M5, forsyningsnettet og de borgere, der bruger forsyningsnettet og som udsættes for gener af omlægningsarbejder.

Sammenfattende er hensynene bag etableringen af den særlige ordning således af samlet samfundsmæssig interesse. Risiko for forstyrrelse af vigtig forsyningsinfrastruktur reduceres, risiko for forsinkelse af anlæggelsen af metrolinje M5 reduceres, og genevirkningen for borgere i de berørte områder, hvor omlægningsarbejder skal foregå, reduceres også. Derved reduceres de samlede samfundsmæssige økonomiske konsekvenser også.

Ordningen er ikke tiltænkt anvendt generelt, men foreslås begrænset til anvendelse i helt særlige tilfælde, hvor netop de beskrevne hensyn har en sådan tung vægt, at ekspropriation til fordel for ledningsejere kan komme på tale, idet navnlig vigtigheden og størrelsen af forsyningsinfrastrukturen og trange pladsforhold udgør vægtige elementer i afvejningen.

Ved det foreslåede sikres hjemmel til ekspropriation af arealrettigheder på tredjemands ejendom til placering af ledninger samt hjemmel til etablering af nødvendige ledningsrettigheder (fx etablering af ledninger på ikke-gæstevilkår). Hjemlen til at sikre ledningsrettigheder til fordel for ledningsejere udstrækker sig imidlertid alene til, at ledninger der flyttes, og som inden flytningen var omfattet af rettigheder i form af en tinglyst deklaration eller utinglyst aftale, ”flyttes med” ledningen til dens ny placering.

Det er således forslaget, at sådanne ledningsrettigheder, i uændret form i forhold til de inden flytningen gældende, ved ekspropriation kan pålægges det nye areal, hvori eller over ledningerne placeres efter flytning. Ligger en ledning inden flytning i offentlig vej, og er derfor omfattet af det ved vejloven bestemte gæsteprincip, vil ledningen i ny placering blive omfattet af det ulovbestemte gæsteprincip, der ifølge det på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse i henhold til gældende retspraksis finder anvendelse for ledninger liggende i privat ejet areal.

Det forudsættes, at ledningsejere leverer det nødvendige projekteringsgrundlag til Metroselskabet I/S for håndtering af ledninger og derved vurdering af, i hvilket omfang de ovenfor beskrevne ekspropriationskriterier er opfyldt, og om ekspropriation er nødvendig, uanset om der er tale om egentlige omlægninger eller beskyttelsesforanstaltninger. På baggrund heraf foretager Metroselskabet I/S en vurdering af, om ovenstående kriterier for gennemførelse af ekspropriation til omlægning af ledningen er opfyldt. Fin-des kriterierne opfyldt, fremmes sagen over for ekspropriationskommissionen.

Herudover forudsættes, at Metroselskabet I/S varetager udarbejdelse af ekspropriationsmaterialet og ekspropriationsforretningen. I den forbindelse er det imidlertid en afgørende forudsætning, at ledningsejeren selv udarbejder nødvendigt materiale til beskrivelse af ledningen, forsyningsnettet, omlægningsarbejderne og arealmæssige konsekvenser i ny placering på Metroselskabet I/S’ anfordring, samt at ledningsejeren deltager ved ekspropriationsforretningen.

Det forudsættes endvidere, at omkostningsfordelingen forbundet med ekspropriationen følger den almindelige omkostningsfordeling for ledningsomlægninger, der følger af det foreslåede i lovforslagets § 1, nr. 2, § 4 b. Det vil sige, at omlægges en ledning omfattet af gæstevilkår, afholder ledningsejeren alle omkostninger til ekspropriationen til erhvervelse af nyt areal og eventuelt servitutrettighed i ny placering. Er ledningen omvendt omfattet af ”ikke-gæstevilkår”, afholder Metroselskabet I/S alle omkostninger til ekspropriationen. Erstatning udmåles af ekspropriationskommissionen.

I forbindelse med behandlingen af ekspropriationssager under den foreslåede bestemmelse forudsættes, at der i nødvendigt omfang sker sambehandling af to eller flere projekter hos Ekspropriationskommissionen for Øerne. Derved kan opnås, at henholdsvis Metroselskabet I/S har ansvaret for at oplyse og fremme sagen hos kommissionen for så vidt angår anlægsprojektet for M5, mens ledningsejerne har ansvaret for at oplyse og fremme en tilknyttet sag for så vidt angår ekspropriation af hensyn til en af anlægsprojektet nødvendiggjort ledningsomlægning eller ledningsbeskyttelsesforanstaltning.

3.9 Vederlagsfri overdragelse af areal ved stationen København Syd fra Københavns Kommune til Metroselskabet I/S

3.9.1. Gældende ret

De gældende regler om udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station (nu København Syd) fremgår af kapitel 3 c i lov om en Cityring. Kapitlet blev indsat ved lov nr. 1566 af 18. december 2018 om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Lovændringen var en opfølgning på en principaftale mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg Metrostation fra 2016.

Det fremgår af § 5 q, at transportministeren bemyndiges til inden for udviklingsområdet ved stationen ved København Syd at overdrage byggeretten over statens baneareal til Metroselskabet I/S med henblik på gennemførelse af Metroselskabet I/S' udvikling af området. Udviklingsområdets udstrækning fremgår af lovens bilag 4. Det er forudsat i bemærkningerne til lovforslaget, at transportministeren overdrager byggeretten over statens baneareal for så vidt det ejes af myndigheder, der er ministeren direkte underordnede, altså Banedanmarks arealer, som forventeligt vil dække det altovervejende arealbehov til udviklingsprojektet, jf. Folketingtidende 2018-

19, tillæg A, L 46 fremsat 3. oktober 2018, side 8. Det fremgår endvidere, at for så vidt angår den del af banearialet, som ejes via statslige selskaber, eksempelvis A/S Øresundsforbindelsens del af banearialet, forudsættes det, at der indgås aftale om fornøden vederlagsfri overdragelse af byggeretten over arealet. Det fremgår tillige, at det imidlertid ikke kan udelukkes, at udviklingsprojektet indebærer, at der skal overtages mindre ejendomme eller dele af ejendomme fra andre aktører end statslige aktører for at tilgodese hensynet til baner i drift samt udviklingsprojektets overordnede indpasning i området. Såfremt det bliver nødvendigt, vil den ekspropriationsadgang og -proces, der følger af § 13 i lov om en Cityring, blive benyttet.

3.9.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det har vist sig, at det af tekniske og økonomiske årsager ikke er muligt at bygge over statens banearial som forudsat i kapitel 3 c i lov om en Cityring. Metroselskabet I/S ønsker derfor at byudvikle et område langs den nordlige del af stationen ved København Syd på arealer, som delvist ligger uden for udviklingsområdets udstrækning efter lovens bilag 4. En stor del af det område som Metroselskabet I/S ønsker at byudvikle langs den nordlige del af København Syd, er i dag ejet af Københavns Kommune. Den gældende § 5 q forudsætter, at arealer ejet af andre end statslige aktører erhverves ved ekspropriation, herunder krav om fuld erstatning. Arealer ejet af Københavns Kommune, som ønskes inddraget i byudviklingen, udgør i alt 7.500 m², og er i dag udlagt til offentlig vej. Der er tale om tidligere banearier og arealer, som i sin tid er overdraget vederlagsfrit til Københavns Kommune, blandt andet som led i aftaler indgået mellem Københavns Kommune og Banedanmark, DSB og andre grundejere i forbindelse med godkendelsen af den gældende lokalplan 448 'Ny Ellebjerg-området', som blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 23. september 2010 og bekendtgjort den 27. oktober 2010. Der er endnu ikke foretaget matrikulær berigtigelse af overdragelsen til Københavns Kommune af samtlige arealer.

Det i alt 7.500 m² store areal er med en tilknyttet byggeret på 18.075 m² etagemeter vurderet af Københavns Kommune til at have en markedsværdi på 32,5 mio. (2025-pl).

Da byudviklingsprojektet siden principaftalen i 2016 og den gennemførte lovændring i 2018 har udviklet sig, og der nu foreligger et konkret projekt, hvor der er behov for at råde over kommunale arealer for at realisere det projekt, som var forudsat i principaftalen og med lovændringen i 2018, foreslås indsat et stk. 2, i 5 q, jf. lovforslagets § 1, nr. 7, hvorved der etableres

hjemmel til, at Københavns Kommune vederlagsfrit kan overdrage arealer til Metroselskabet I/S' ejerskab med henblik på, at selskabet kan gennemføre udviklingen af området ved stationen København Syd, som forudsat i principaftalen og med lovændringen i 2018. Realisering af byudviklingsprojektet forudsætter ny lokalplanlægning.

4. Lovforslagets hovedpunkter – ændringer i lov om trafikselskaber

4.1. Indførelse af lufthavnstillæg for rejser med offentlig servicetrafik til og fra Københavns Lufthavn

4.1.1 Gældende ret

Det fremgår af § 6 a i lov om trafikselskaber, at trafikselskabet på Sjælland (Movia), Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område, deler takstkompetencen for standardbilletter.

4.1.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune af 28. marts 2025 om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, at der fra 2027 indføres et tillæg på 20 kr. (2025-pl) på den kollektive transport til Københavns Lufthavn, og at passagerer, der rejser på pendlerprodukter, undtages. Det er i aftalen forudsat, at provenuet fra lufthavnstillægget skal medgå til finansieringen af M5.

Med den foreslåede ordning indføres et tillæg for rejser til og fra Københavns Lufthavn. Der er tale om et tillæg, og ikke en takst, og med den foreslåede bestemmelse ændres der ikke ved, at takstkompetencen stadigvæk er hos Movia, Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for Movias geografiske område.

Det foreslås i lovforslagets § 2, nr. 1 og nr. 2, at der indsættes et nyt stk. 2 og stk. 3, i § 6 a, i lov om trafikselskaber, om at der til taksten med offentlig servicetrafik på alle rejser til og fra Københavns Lufthavn samt på rejser til takstzone 4 foretaget på standardbilletten enkeltbillet tillægges et lufthavnstillæg på 20 kr. (2025-pl) pr. rejse.

Lufthavnstillægget pålægges ikke pendlerprodukter, herunder ungdomskort og pensionistkort. Der pålægges ikke et lufthavnstillæg på enkeltbilletter til

takstzone 4, hvis den rejsende har bopælsadresse i Tårnby eller Dragør Kommune.

Formålet med et tillæg på rejser til takstzone 4 foretaget på standardbilletten enkeltbillet er at minimere risikoen for, at enkeltbilletten kan benyttes som rejsehjemmel til at omgå betaling af lufthavnstillægget, idet en enkeltbillet til takstzone 4 alternativt vil kunne fremvises som en gyldig rejsehjemmel på rejsen til eller fra lufthavnen, uden der er betalt lufthavnstillæg for rejsen. Rejsende med bopælsadresse i Tårnby og Dragør Kommune undtages et lufthavnstillæg på enkeltbilletter til takstzone 4, da disse kommuner er beliggende i takstzone 4. Hermed indføres en undtagelse for denne kunde-gruppe som en afbødende foranstaltning for de rejsende, der eventuelt benytter enkeltbilletten som rejsehjemmel, og har bopæl i de to kommuner.

En billetkontrol vil uden et tillæg på enkeltbillet-rejser til takstzone 4 foretaget på enkeltbillet ikke kunne verificere, om den pågældende kunde skal til Københavns Lufthavn, eller om kundens rejse går via lufthavnen og videre til en anden destination i takstzone 4.

Det forventes, at et begrænset omfang af rejserne til takstzone 4 vil blive pålagt et lufthavnstillæg, idet bosiddende i Dragør og Tårnby Kommune friholdes fra et tillæg på enkeltbillet-rejser til takstzone 4, og endvidere fordi størstedelen af de rejsende vil benytte sig af andre rejsehjemler end enkeltbilletten; fx rejsehjemler med check ind/ud, der ikke er omfattet af et lufthavnstillæg på rejser til takstzone 4. Det vil således være billigere at rejse til andre destinationer end Københavns Lufthavn i takstzone 4 på andre rejsehjemler end enkeltbilletten.

4.2. Forhøjelse af kvalitetstillæg for brug af metro

4.2.1 Gældende ret

I december 2005 indgik den daværende regering (V, K), Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune en principaftale om etablering af en Cityring. Parterne var enige om at anlægge og finansiere Cityringen. Herefter vedtog S, DF, V, RV, SF og K lov om en Cityring, jf. lov nr. 552 af 7. juni 2007 og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, jf. lov nr. 551 af 7. juni 2007.

I bemærkningerne til lov om en Cityring, jf. Folketingstidende 2006-7, tillæg A, side 5198, er anført: ”For at øge den driftsmæssige rentabilitet vil der blive opkrævet et kvalitetstillæg på 1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager for at benytte det samlede metrosystem, når Cityringen står færdig i ca. 2017.”

Folketinget har således fastlagt, at en del af finansieringen af Cityringen skal opkræves hos metrokunderne i form af et kvalitetstillæg. Der er tale om en beslutning, der i sin tid blev anset som nødvendig for at få økonomien i metroen til at hænge sammen som følge af anlæggelsen af Cityringen.

Kvalitetstillægget er således implementeret fra Cityringens (M3) åbning.

4.2.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune af 28. marts 2025 om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, at der fra idriftsættelsen af etape 1 af metrolinje M5 forventeligt i 2036 indføres et kvalitetstillæg på yderligere 1 kr. (2025-pl) i hele metroen. Det yderligere kvalitetstillæg skal ses i lyset af, at en ny metrolinje M5, gennem løsning af kapacitetsudfordringen over havnesnittet, bidrager til fremtidssikringen af det samlede metrosystem.

På den baggrund foreslås det, at det nuværende kvalitetstillæg som udgør 1,23 kr. (2025-pl) indføres i lov om trafikselskaber samtidig med, at det forhøjede kvalitetstillæg på yderligere 1 kr. (2025-pl) ligeledes indføres i lov om trafikselskaber. Forhøjelsen af kvalitetstillægget træder dog først i kraft fra idriftsættelsen af etape 1 af metrolinje M5.

Begge kvalitetstillæg pristalsreguleres efter takststigningsloftet.

4.12 Indførelse af nye takstzoner i Nordhavn og Østhavnen

4.2.1. Gældende ret

I henhold til § 6 a i lov om trafikselskaber deler trafikselskabet på Sjælland (Movia), Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område, takstkompetencen for standardbilletter. Parterne har inddelt området i takstzoner, p.t. er området opdelt i 299 zoner.

4.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det fremgår af aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune af 28. marts 2025 om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, at der skal indføres en ny takstzone i Nordhavn, som gør det muligt at forlænge den nuværende Nordhavnsmetro med yderligere to stationer. Den nye takstzone vil virke fra idriftsættelsen af forlængelsen af Nordhavnsmetroen, hvilket

Københavns Kommune forventer er i 2030, og vil omfatte stationerne efter den nuværende endestation på Orientkaj samt området omkring stationerne, således at buslinjer i området også bliver omfattet af den nye takstzone.

Det fremgår af § 5 a, stk. 3, i lov om en Cityring, at udvidelsen af Cityringen med afgreningen til Nordhavn kan omfatte yderligere stationer, end de stationer, der fremgår af lovens bilag 2. Det er Københavns Kommune, der efter enighed med transportministeren og Frederiksberg Kommune, træffer beslutning om anlæg af de nye stationer. Når de nye stationer i Nordhavn er anlagt og sættes i drift, vil der med den foreslåede bestemmelse i lovforslagets § 2, nr. 2, ny § 6 f, blive indført en ny takstzone.

Ligeledes foreslås det i lovforslagets § 2, nr. 2, § 6 g, at når etape 2 af metrolinje M5 til Lynetteholm sættes i drift, så indføres der en ny takstzone i Østhavnen, der dækker det geografiske område, hvor stationerne v/Refshaleøen, v/Lynetteholm S og v/Lynetteholm bliver placeret.

5. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

De samlede anlægsudgifter for M5 er 23,4 mia. kr. (2025-pl).

Heraf udgør anlægsudgifterne til etape 1 18,7 mia. kr. (2025-pl), og anlægsudgifterne for etape 2 udgør 4,7 mia. kr. (2025-pl). Anlægsudgifterne er inklusive 30 pct. korrektionsreserve.

Den samlede økonomi fremgår af aftale af 28. marts 2025 mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm.

Regeringen og Københavns Kommune er med aftalen enige om, at staten bærer en andel af udgifterne til anlægget af metrolinje M5 til Lynetteholm og udgifterne til anlæg af første etape af Østlig Ringvej på samlet 15,6 mia. kr. (2025-pl). Hertil kommer et statsligt bruttobidrag på 4,2 mia. kr. i perioden 2035-2045, som finansieres via en andel af de dividender fra By & Havn I/S, som staten modtager i samme periode. Midlerne vil på sigt blive tilbagebetalt til staten i form af indtægter fra byudviklingen.

Regeringen og Københavns Kommune er med aftalen endvidere enige om, at Københavns Kommune bidrager med 2,5 mia. kr. (2025-pl) fordelt over perioden 2026-2045 til medfinansiering af infrastrukturinvesteringerne. Udgifterne afholdes inden for den samlede kommunale anlægsramme.

Lovforslaget har ikke økonomiske eller implementeringskonsekvenser for regioner.

Det vurderes, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning ikke er relevante for lovforslaget.

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

Lovforslaget har både negative og positive økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

På kort sigt vil nogle erhvervsdrivende blive berørt i anlægsfasen, fx ved at deres ledninger skal flyttes for at gøre plads til anlægget, ved at deres ejendom skal helt eller delvist eksproprieres, eller ved at de bliver berørt af støj og andre gener. Dette kan medføre negative konsekvenser for erhvervslivet, dog vil de i et vist omfang blive kompenseret for generne, dog ikke for ledningsomlægninger såfremt ledninger ligger på gæsteprincippet.

Som noget nyt gives der mulighed for, at transportministeren i helt særlige situationer kan bemyndige Metroselskabet I/S til at ekspropriere et areal til en ny placering af ledninger. På den måde skabes der mulighed for en hurtigere og samfundsøkonomisk mere optimal model for omlægning af ledninger.

På lang sigt har den nye metrolinje M5 positive konsekvenser for erhvervslivet, da den medfører byudvikling og en bedre kollektiv trafikbetjening både over havnesnittet med relevans for mobilitet af arbejdskraft i hovedstadsområdet, herunder på Amager, Refshaleøen og Lynetteholm.

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet.

7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

8. Klimamæssige konsekvenser

Den nationale emissionsopgørelse følger FN's opgørelsesmetode, hvorved Danmarks CO₂-ækv-udledninger opgøres efter territorialprincippet. Med denne tilgang vil effekten på transportsektorens udledning fra et anlægsprojekt primært omfatte det ændrede trafikarbejde, der sker ved anvendelsen af anlægget efter ibrugtagning. Der er væsentlige usikkerheder forbundet med denne beregning. Når der ses på ændringer i trafikarbejdet, er der i projektets

miljøkonsekvensrapport opgjort, at metrolinjen i 2070 vil medføre et fald i trafikarbejdet udført med passagerbiler på ca. 19.000 bilture pr. hverdagsdøgn, svarende til et årligt fald i bilture på 5.890.000 i 2070, hvor der er forudsat 310 hverdagsdøgn på et år. Etape 1 af metrolinje M5, der går frem til Prags Boulevard Øst, er planlagt til at åbne i 2036. Beregning af emissionen i 2036 bygger desuden på antagelser om sammensætningen af bilparken i 2036, emissionsfaktorer for energiforbrug og elproduktion i 2036 m.v. Når der ses på klimaeffekten fra trafikarbejdet fra 2036 til 2050, som følge af færre bilkilometer, når M5 metrolinjen sættes i drift, beregnes denne besparelse til at være op til ca. 200 ton CO₂-ækv pr. år, svarende til ca. 2.500 ton CO₂-ækv for perioden 2036-2050. Her er der ikke taget højde for den kortere strækning af M5 set i forhold til strækningen i miljøkonsekvensrapporten.

Det forventes ikke, at anlæg af metrolinje M5 vil have en påvirkning af aktivitetsniveauet i bygge- og anlægssektoren i Danmark (og associeret klimapåvirkning), primært grundet projektets relative størrelse på landsplan, mens udledninger fra etableringen af anlægget indgår som strukturel effekt under andre sektorer i det omfang udledningerne sker i Danmark.

I forbindelse med beslutninger om anlægsprojekter er der imidlertid et ønske om at kende projektets samlede bruttoudledninger målt i CO₂-ækvivalenter, uagtet om udledningerne sker i Danmark eller i udlandet. Derfor opgøres klimaaftrykket i denne sammenhæng også fra forbrugssiden, hvilket betyder, at opgørelsen inddrager bruttoudledninger fra etablering af anlægget, herunder materialer og arbejdskraft. En bruttoopgørelse af et anlægsprojekts udledning af CO₂-ækvivalenter tager dog ikke højde for, at en alternativ anvendelse af anlægsmidlerne enten i den private eller den offentlige sektor også vil indebære en udledning af CO₂-ækvivalenter.

Der er i den supplerende miljøkonsekvensrapport foretaget en beregning af projektets forventede brutto CO₂-udledning. Her estimeres der en klimapåvirkning fra anlæg af metroen på 248.000 tons CO₂-ækvivalenter. Heraf udgør produktionen af materialer som fx beton langt størstedelen (ca. 85 pct.). I driftsfasen er der estimeret en yderligere udledning på 156.000 tons CO₂-ækvivalenter, svarende til en årlig udledning på ca. 1.560 tons CO₂-ækvivalenter. Driftsfasen omfatter udskiftning af bygningsdele og materialer (herunder løbende udskiftning af togsæt) samt drift af metrosystemet og togene i en periode på 100 år. Udskiftning af materialer udgør langt størstedelen af den estimerede yderligere udledning (ca. 84 pct.).

Den samlede bruttoudledning som opgjort fra forbrugssiden er i miljøkonsekvensrapporten altså estimeret til 404.000 tons CO₂-ækvivalenter. Tallet er dog forbundet med væsentlig usikkerhed, og det kan ikke udelukkes, at klimapåvirkningen i driftsfasen er overestimeret, blandt andet som følge af teknologisk udvikling eller eventuelle energioptimeringer i metrodriften. Fx regnes der med, at et tog har en forventet levetid på 25 år, og derfor skal indkøbes fire gange over en periode på 100 år. I praksis forventer Metroselskabet, at togene kan repareres og istandsættes, så levetiden forlænges og den faktiske klimapåvirkning derfor vil være mindre. Dertil kommer, at beregningerne er inklusive et 25 pct. sikkerhedstillæg.

9. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

I de udarbejdede miljøkonsekvensrapporter er følgende emner undersøgt og vurderet i både anlægs- og driftsfasen: lovgivning og planmæssige forhold, trafik, støj, vibrationer, luftkvalitet, rekreative forhold, menneskers sundhed og sikkerhed, klimapåvirkning og CO₂-aftryk, grundvand, overfladevand, biodiversitet, flora og fauna, herunder bilag IV-arter, landskab og visuelle forhold, herunder lyspåvirkning, kulturarv og arkæologi, materielle goder, forurenet jord, overskudsjord og tunnelmuck samt affald.

Sammenfattende er det Københavns Kommunes vurdering, at metrolinje M5 kan anlægges og driftes uden væsentlige påvirkninger på miljøet og omgivelserne med de forudsætninger, afværge- og overvågningsforanstaltninger, som fremgår af miljøkonsekvensrapporterne og vilkårene i Københavns Kommunes reviderede udkast til § 25 tilladelse. Myndighederne vurderer, at de negative miljømæssige påvirkninger i anlægsfasen samlet set opvejes af metrolinje M5's positive påvirkninger i driftsfasen, da metrolinje M5 øger tilgængeligheden til og fra en række bykvarterer i København, og forbedrer bevægelses- og pendlingsmulighederne på tværs af byen. Derudover understøtter metrolinje M5 også mulighederne for på sigt at kunne skabe byudvikling.

Miljøkonsekvensrapporterne kan ses på Københavns Kommunes hjemmeside: Metrolinje M5.

10. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

11. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 19. december 2025 til den 26. januar 2026 (39 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, Andel Energi A/S, Andel Lumen A/S, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Banedanmark, Biofos, Colt Technology Services A/S, Copenhagen Malmö Port, CTR I/S, Cyklistforbundet, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Energi, Dansk Energinet, Dansk Erhverv – Hørings-sager, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Fjernvarme, Dansk Handicap Forbund, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, DI Transport, Dragør Kommune, DSB, Energinet, E.ON, HOFOR, Frederiksberg Kommune, Friluftsrådet, Globalconnect A/S, Hovedstadens Beredskab, Hovedstadens Letbane, Kommunernes Landsforening – KL, Københavns Kommune, Københavns Lufthavne A/S, Lokaludvalg Amager Vest, Lokaludvalg Amager Øst, Lokaludvalg Bispebjerg, Lokaludvalg Brønshøj-Husum, Lokaludvalg Christianshavn, Lokaludvalg Indre by, Lokaludvalg Kgs. Enghave, Lokaludvalg Østerbro, Lokaludvalg Valby, Lokaludvalg Vanløse, Lokaludvalg Vesterbro, Margretheholm Havn, Metroselskabet I/S, Movia, Prøvestenens Vindmøllelaug I/S, Radius, Refshaleøen Ejendomsselskab A/S, Skånetrafikken, Sund & Bælt Holding A/S, TDC A/S, Tårnby Kommune, Udviklingselskabet By & Havn I/S, Ørestads Vandlaug.

12. 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	Ingen	De samlede anlægsudgifter for M5 er 23,4 mia. kr. (2025-pl). Heraf udgør anlægsudgifterne til etape 1 18,7 mia. kr. (2025-pl), og anlægsudgifterne for etape 2 udgør 4,7 mia. kr. (2025-pl). Anlægsudgifterne er inklusive 30 pct. korrektionsreserve. Den samlede økonomi fremgår af aftale af 28. marts 2025 mellem regeringen og Københavns Kommune

		om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm. Regeringen og Københavns Kommune er med aftalen enige om, at staten bærer en andel af udgifterne til anlægget af metrolinje M5 til Lynetteholm og udgifterne til anlæg af første etape af Østlig Ringvej på samlet 15,6 mia. kr. (2025-pl). Hertil kommer et statsligt bruttobidrag på 4,2 mia. kr. i perioden 2035-2045, som finansieres via en andel af de dividender fra By & Havn I/S, som staten modtager i samme periode. Midlerne vil på sigt blive tilbagebetalt til staten i form af indtægter fra byudviklingen. Regeringen og Københavns Kommune er med aftalen endvidere enige om, at Københavns Kommune bidrager med 2,5 mia. kr. (2025-pl) fordelt over perioden 2026-2045 til medfinansiering af infrastrukturinvesteringerne. Udgifterne afholdes inden for den samlede kommunale anlægsramme. Lovforslaget har ikke økonomiske eller implementeringskonsekvenser for regioner.
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser	Transportministeren kan i helt særlige situationer bemyndige Metroselskabet	På kort sigt vil nogle erhvervsdrivende blive berørt i anlægsfasen, fx

for erhvervslivet m.v.	I/S til at ekspropriere et areal til en ny placering af ledninger. På den måde skabes der mulighed for en hurtigere og samfundsøkonomisk mere optimal model for omlægning af ledninger. På langt sigt har den nye metrolinje M5 positive konsekvenser for erhvervslivet, da den medfører byudvikling og en bedre kollektiv trafikbetjening både over havnesnittet med relevans for mobilitet af arbejdskraft i hovedstadsområdet, herunder på Amager, Refshaleøen og Lynetteholm.	ved at deres ledninger skal flyttes for at gøre plads til anlægget, ved at deres ejendom skal helt eller delvist eksproprieres, eller ved at de bliver berørt af støj og andre gener. Dette kan medføre negative konsekvenser for erhvervslivet, dog vil de i et vist omfang blive kompenseret for generne, dog ikke for ledningsomlægninger såfremt ledninger ligger på gæsteprincippet.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Den nationale emissionsopgørelse følger FN's opgørelsesmetode, hvorved Danmarks CO₂-ækv-udledninger opgøres efter territorialprincippet. Med denne tilgang vil effekten på transportsektorens udledning fra et anlægsprojekt primært omfatte det ændrede trafikarbejde, der sker ved anvendelsen af anlægget efter ibrugtagning. Der er væsentlige usikkerheder forbundet med denne beregning. Når der ses på ændringer i trafikarbejdet, er der i projektets miljøkonsekvensrapport opgjort, at metrolinjen i 2070 vil medføre et fald i trafikarbejdet udført med passagerbiler på ca. 19.000 bilture pr. hverdagsdøgn, svarende til et årligt fald i bilture på	

UDKAST af 19. december 2025 - høringsversion

	5.890.000 i 2070, hvor der er forudsat 310 hverdagsdøgn på et år.	
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Er beskrevet i Københavns Kommunes miljøkonsekvensvurderinger.	Er beskrevet i Københavns Kommunes miljøkonsekvensvurderinger.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den nuværende titel lov om en Cityring stammer fra den oprindelige lov om Cityringen, lov nr. 552 af 6. juni 2007. Siden er loven blev ændret 7 gange, blandt andet med udvidelse af metroen i form af afgreningen til henholdsvis Nordhavnen (nu Nordhavn) og Sydhavnen.

Det foreslås, at *titlen* på loven ændres til »lov om anlæg af metrolinjer«.

Formålet med den ændrede lovtitel er, at lovens titel bliver mere sigende, således at det bliver tydeligt, at loven regulerer anlæg af alle metrolinjer og ikke kun Cityringen.

Til nr. 2

Den gældende lov om en Cityring regulerer anlægget af Cityringen, afgreningen til henholdsvis Nordhavn og Sydhavnen samt udvikling af området ved stationen ved Ny Ellebjerg (nu København Syd).

Det nuværende kapitel 1-3 regulerer alene anlæg af Cityringen, som er færdiganlagt og taget i brug i 2019. §§ 3-4 finder dog anvendelse på afgreningskammeret fra Cityringen til Sydhavnen, jf. § 5 h, stk. 3, men afgreningskammeret er ligeledes færdiganlagt.

Det foreslås, at *kapitel 1-3* ophæves, og at der i stedet indsættes et nyt *kapitel 1* med overskriften »Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm«, som skal regulere anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm.

(Til § 1)

Det foreslås i § 1, *stk. 1*, at transportministeren bemyndiges til at træffe dispositioner i henhold til denne lov om anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm. Der er tale om en ny metrolinje til Lynetteholm, som staten og Københavns Kommune er blevet enige om, jf. aftale om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm af 28. marts 2025. Metrolinjen skal anlægges i to etaper, således at etape 1 skal gå fra København H til v/Prags Boulevard Øst, mens etape 2 skal gå fra v/Prags Boulevard Øst til Lynetteholm N.

Det foreslås i § 1, stk. 2, at Metroselskabet I/S skal projektere, anlægge, drifte og eje metrolinje M5 til Lynetteholm.

Metroselskabet I/S får således ansvaret for, at alle forhold vedrørende projektering, anlæg og drift af metrolinje M5 kommer til at foregå i overensstemmelse med reglerne i denne lov og øvrig relevant lovgivning for projektering, anlæg og drift af en metro.

Det fremgår af § 8, stk. 1, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, jf. lovekendtgørelse nr. 569 af 19. maj 2025, at Metroselskabet I/S' formål er at varetage anlæg, drift og vedligeholdelse af den samlede metro. Med anlægget af den nye metrolinje M5 til Lynetteholm kommer den samlede metro til at omfatte i alt 5 linjer M1-5.

Det foreslås i § 1, stk. 3, at der som bilag 5 til loven vedlægges et oversigtskort over metrolinje M5 til Lynetteholm, og at anlægget sker i to etaper.

Metrolinje M5 kommer til at bestå af 9 stationer: Københavns H, v/Bryggebroen (Islands Brygge), DR Byen, v/Amagerbrogade S (ved Sundbyøsterplads), Lergravsparken, v/Prags Boulevard Øst (Kløverparken), v/Refshaleøen, v/ Lynetteholm S og v/ Lynetteholm N. Stationen ved Københavns Hovedbanegård forberedes, så den muliggør en eventuel forlængelse i retning mod Østerport (via Gammel Kongevej), såfremt der i fremtiden måtte blive besluttet og anvist finansiering til en sådan forlængelse.

Regeringen og Københavns Kommune er med aftalen af 28. marts 2025 enige om, at linjens første etape skal åbne i 2036 og gå fra København H til v/Prags Boulevard Øst, mens anden etape åbner i 2045, og går fra v/Prags Boulevard Øst til Lynetteholm N. Metrolinjen anlægges under jorden frem til stationen på Prags Boulevard Øst, som anlægges over jorden, og videreføres derfra på højbane over jorden til Lynetteholm i anden etape.

(Til § 2)

Det foreslås i § 2, stk. 1, at der ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til undersøgelser, anlæg og drift, der ikke er nødvendige for anlæg af metrolinjen M5 til Lynetteholm, og som staten eller Københavns Kommune har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelse af anlægget.

Tilkøb defineres som noget, der ikke er nødvendigt for undersøgelse, anlæg og drift af metrolinje M5 til Lynetteholm.

Der skal blandt andet ske en afgrænsning af projektet i forbindelse med anlæg af stationspladser, selvom anlægget af metrolinje M5 for langt den største del af strækninger foregår under jorden med undergrundsstationer. Anlæg af stationspladser er en del af anlægget af metro til Lynetteholm, og omfatter en fuldstændig retablering af overfladen tilpasset stationens og skaktens fremtidige funktion i et sædvanligt københavnerkvalitetsniveau, der plads for plads er afstemt med de lokale forhold. Tilpasning af stationspladsen til det omkringliggende byrum er en del af stationspladsarbejderne. Stationspladsarbejderne omfatter plads-, fortovs- og vejbelægninger inklusive afstribninger, afvandings- og afløbssystemer, beplantning, tilslutninger til eksisterende bygninger og belægninger, samt hvad der i øvrigt er nødvendigt for driften af stationspladsen, fx adgangsveje. Stationspladsarbejderne omfatter også etablering af pladsinventar i form af bænke, buslæskærme, cykelstativer, affaldskurve, pullerter, trafikskilte, signalanlæg, reklamestandere, belysningsmaster inklusive armaturer samt andet informationsudstyr vedrørende anden relevant kollektiv transport. Alle overfladelementer, der er en del af tunnel- eller højbanestations- eller skaktkonstruktionen, dvs. trapper med tilhørende rækværker, elevatorhuse, ovenlys, ventilationsskakte mv. indgår ikke i stationspladsarbejderne, men er en del af stations- og skaktarbejder.

Stationspladsernes område er defineret som 15-18 meter fra tunnel- eller højbanestations- og skaktkonstruktionen afhængigt af de lokale pladsforhold. Stations- og skaktkonstruktionen omfatter over- og underjordiske teknikrum.

Afgrænsningen af stationspladsernes område ved stationer i byudviklingsområder (v/ Prags Boulevard Øst, v/ Refshaleøen og de to stationer på Lynetteholm) vil ske konkret efter aftale mellem Københavns Kommune og Metroselskabet I/S forud for Metroselskabet I/S' anlæg af stationspladser med udgangspunkt i de ovenfor nævnte anlægsprincipper.

Hvis det ikke er muligt at anbringe det nødvendige antal cykelstativer inden for stationspladsområdet, indgår opsætning af det overskydende antal cykelstativer, herunder eventuelt etablering af fast belægning på andre arealer anvist af Københavns Kommune i umiddelbar nærhed af stationspladsområdet, i Metroselskabets anlægsforpligtelse.

Tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den, der ønsker at foretage et tilkøb eller udnytte en option. Den part, der ønsker et tilkøb, skal både finansiere egentlige anlægsudgifter og afledte drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

Et muligt tilkøb kunne fx være, at metrolinjen føres i tunnel fra Prags Boulevard Øst til stationen Lynetteholm N eller fremrykning af etape 2.

Såfremt et tilkøb skønnes at ville kunne få konsekvenser for fremdriften i anlægsprojektet, vil tilkøbet skulle drøftes mellem Københavns Kommune og staten, idet det vil kunne være nødvendigt at indgå en separat aftale om tilkøbet.

Der skal nedlægges tre betondækningsgrave (bunkere) i forbindelse med anlægget af metrolinje M5 i Lergravsparken, idet de er i vejen for anlægget. Det er Københavns Kommune, der i henholdt til lov om beskyttelsesrum, jf. lovbekendtgørelse nr. 732 af 28. august 2003 er ansvarlig for beskyttelsesrum, og kommunen vil kunne anmode Metroselskabet I/S om at tilføje en option om opførelse af bunkere i udbudsmaterialet, som et muligt tilkøb for kommunen, såfremt en sådan opførelse i tæt tilknytning til metroanlægget vurderes at være hensigtsmæssig.

Det foreslås i § 2, *stk. 2*, at uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af anlægget af metrolinje M5 til Lynetteholm, betales af Københavns Kommune. Det fremgår af aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, at det er kommunen, der skal betale fordyrelser af anlægget af metrolinje M5.

Uforudsete udgifter er udgifter og fordyrelser, der ikke på forhånd kunne forudses, og som ikke kan rummes inden for den afsatte anlægsramme inklusive den afsatte korrektionsreserve på 30 pct.

(Til § 3)

Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S har ved byggeri af metrolinjerne M1-M4 stillet arealer vederlagsfrit til rådighed ved anlæg af metroen. Det gældende lovgrundlag regulerer dog ikke, om arealer overdrages til eje eller alene stilles til rådighed for metroanlæg.

Det foreslås i § 3, *stk. 1*, at de til brug for driften af metrolinje M5 nødvendige arealer overdrages vederlagsfrit fra Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S til Metroselskabet I/S' eje.

Den foreslåede bestemmelse vil indebære, at Metroselskabet I/S efter anlæg af metrolinje M5 skal eje de overdragede arealer til kontrol- og vedligeholdelsescenter, højbanestationer og -trace samt viadukt. Det forudsættes, at Metroselskabet I/S arbejder for, at metroarealerne nyttiggøres i forbindelse med udvikling af byområderne.

Det foreslås i § 3, *stk. 2*, at Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S vederlagsfrit stiller de nødvendige arbejdsarealer midlertidigt til rådighed til Metroselskabet I/S til byggeplads m.v. i anlægsperioden.

Bestemmelsen indebærer, at de arealer, som Københavns Kommune eller Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil skulle stille til rådighed for Metroselskabet I/S midlertidigt til brug som arbejdsarealer efterfølgende skal tilbageleveres til enten Københavns Kommune eller til Udviklingsselskabet By & Havn I/S, når anlægsarbejderne er færdige.

(Til § 4)

Størstedelen af Prøvestenen er i henhold til § 6, *stk. 7 og 8*, i landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2019) udpeget som lokaliseringsmulighed forbeholdt virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv samt havnerelaterede transporterhverv. En mindre del af det i Fingerplan 2019 udpegede område (dele af matrikelnr. 438, 478, 484, 639, 641 og 643 samt matrikelnr. 640 Amagerbros Kvarter, København samt umatrikuleret vandareal) indgår i det areal, hvor kontrol- og vedligeholdelsescentret for metrolinje M5 skal anlægges. Etablering af kontrol- og vedligeholdelsescentret vil således være i strid med § 6, *stk. 7 og 8*, i Fingerplan 2019, såfremt der ikke foretages ændringer.

I Københavns Kommuneplan 2024 er det i Fingerplan 2019 på Prøvestenen udpegede areal til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv samt havnerelaterede transporterhverv fastlagt til havneformål. Det betyder, at der på arealet må udøves virksomhed hørende til havneformål, hvortil der af hensyn til forebyggelse af forurening stilles særlige beliggenhedskrav. Området kan i henhold til Københavns Kommuneplan 2024 opdeles i underområder forbeholdt forskellige miljø-

og risikoklasser, herunder klasse 6- og 7-virksomheder samt transport- og distributionserhverv i lavere miljøklasser for at sikre en samlet hensigtsmæssig virksomhedslokalisering og arealudnyttelse.

Den del af Prøvestenen, som ligger umiddelbart syd for arealet udpeget til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og transport- og distributionserhverv samt havnerelaterede transporterhverv, er i Københavns Kommuneplan 2024 fastlagt til institutioner og fritidsområder. Det fremgår af kommuneplanen, at området kan anvendes til opstilling af op til 3 vindmøller på op til 115 m placeret ved støjvolden. Alle vindmøller skal opstilles i overensstemmelse med VVM-redegørelsen og miljøvurderingen herfor. Der kan også placeres erhverv med højere miljøklasse end miljøklasse 2, herunder erhverv med kommercielle aktiviteter i relation til rekreative formål, hvis dette er foreneligt med områdets øvrige anvendelse og med anvendelsen af de tilstødende områder til rekreative formål, kolonihaver mv. Der skal i lokalplanen stilles krav om offentlig adgang langs vandet.

En del af denne kommuneplanramme indgår i det areal, hvor kontrol- og vedligeholdelsesentret for metrolinje M5 skal anlægges.

Endvidere indgår et umatrikuleret vandareal i det areal, hvor kontrol- og vedligeholdelsesentret for metrolinje M5 skal anlægges. Dette areal er i Københavns Kommuneplan 2024 fastlagt som vandområde, og det fremgår af kommuneplanen, at der ved Prøvestenen Syd kan placeres husbåde med en maksimal højde på 7 m. Der kan placeres op til 2 større fartøjer med publikumsrettede funktioner.

Det foreslås i § 4, stk. 1, at det areal på Prøvestenen (dele af matrikelnr. 438, 478, 484, 639, 641 og 643 samt matrikelnr. 640 Amagerbros Kvarter, København samt umatrikuleret vandareal), jf. bilag 6, hvor kontrol- og vedligeholdelsesentret for metrolinje M5 skal anlægges, udgår af § 6, stk. 7 og 8 i landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2019). Københavns Kommunes gældende kommuneplanbestemmelser, og gældende lokalplanlægning for arealet tilsidesættes.

Med den foreslåede bestemmelse gives der mulighed for, at kontrol- og vedligeholdelsesentret for metrolinje M5 kan placeres på Prøvestenen på den placering, der er indgået i miljøkonsekvensvurderingen for etape 1 af metrolinje M5. Det skabes således mulighed for, at Københavns Kommune

efter dette lovforslags vedtagelse kan udstede tilladelse i henhold til § 25 i miljøvurderingsloven, til anlæg af etape 1 af metrolinje M5.

Det foreslås i § 4, stk. 2, at der kan ske opfyld af umatrikuleret vandareal syd for Prøvestensbroen, jf. bilag 6, og af umatrikuleret vandareal ved Margretheholms Havn, jf. bilag 7. Efter opfyld overføres vandarealet til byzone. § 6, stk. 1, nr. 1, i landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2019) fraviges for så vidt angår det opfyldte areal.

Der er behov for en permanent opfyldning af Prøvestenskanalen syd for Prøvestensbroen, da opfyldningen skal huse viadukt på terræn til den planlagte placering af kontrol- og vedligeholdelsescentret. Det opfyldte område overføres til byzone, og dermed sker der en udvidelse af den eksisterende byzone i det indre storbyområde, og det medfører, at der er behov for en fravigelse af § 6, stk. 1, nr. 1, i Fingerplan 2019.

Det foreslås i § 4, stk. 3, at for det areal, hvor stationen v/Prags Boulevard Øst anlægges som højbanestation og linjeføringen udføres som højbane (etape 1) og viadukt til kontrol- og vedligeholdelsescentret (dele af matrikelnr. 427, 436, 466, 467, 472a, 472b, 533, 643 samt 7000m Amagerbros Kvarter, København, matrikelnr. 640 Amagerbros Kvarter, København, dele af matrikelnr. 4255, 4533 Sundbyøster København og matrikelnummer 399, 3895, 4192, Sundbyøster København), jf. bilag 6, tilsidesættes Københavns Kommunes gældende kommuneplanbestemmelser og gældende lokalplanlægning.

Københavns Kommunes kommuneplanlægning må ikke stride mod Fingerplan 2019. Københavns Kommune har således ikke kompetence til at vedtage ny kommune- og lokalplanlægning, som muliggør etablering af kontrol- og vedligeholdelsescentret på Prøvestenen, da det vil stride mod Fingerplan 2019. Ligeledes vil Københavns Kommune kun kunne udstede den påkrævede tilladelse til projektet efter § 25 i miljøvurderingsloven, såfremt projektet ikke strider mod de gældende planforhold.

Den foreslåede tilsidesættelse af det gældende plangrundlag for etablering af kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen, højbanestation v/Prags Boulevard Øst samt linjeføring som højbane og viadukt fra højbanestation v/Prags Boulevard Øst til kontrol- og vedligeholdelsescenter medfører, at der skabes mulighed for rent planretligt at etablere de nævnte anlæg. Desuden foreslås det, at disse anlæg kan etableres uden yderligere

kommune- og lokalplanlægning, se lovforslagets § 1, nr. 21, det foreslåede § 14 e, stk. 2.

(Til § 4 a)

Der skal anlægges en station ved Lergravsparken. Lergravsparken (matrikelnr. 3614 Sundbyøster, København) er fredet i henhold til naturbeskyttelsesloven og kendelse af 25. juli 1969, hvorved Københavns Kommune forpligter sig til at bevare arealet som grønt område og opretholde arealet som park. Der må ikke uden samtykke fra Fredningsnævnet anbringes bygninger, boder, skure eller andre indretninger af varigere karakter, hvis tilstedeværelse ikke tjener parkens formål.

I forbindelse med anlæg af den eksisterende metrostation ved Lergravsparken gav Fredningsnævnet for København dispensation fra fredningen til permanent anlæggelse af stationen og midlertidigt til at benytte en del af det fredede areal som arbejdsplads.

Det foreslås i § 4 a, stk. 1, at afgørelse af 23. august 1969 om fredning efter naturbeskyttelsesloven af Lergravsparken truffet af Naturfredningsnævnet for København ophæves for det areal (del af matrikelnr. 3614 Sundbyøster, København), hvor stationen Lergravsparken skal anlægges, og ophæves midlertidigt for de nødvendige arbejdsarealer til anlæg af stationen indtil færdiggørelsen af anlægget, jf. bilag 8.

Med den foreslåede bestemmelse sker der en ophævelse af den gældende fredning af arealet ved Lergravsparken, som giver mulighed for at anlægge en ny station ved Lergravsparken på metrolinje M5 samt en midlertidig ophævelse af fredningen for det nødvendige arbejdsareal til anlæggelse af stationen.

Stationsområdets permanente udstrækning og arbejdspladsarealets midlertidige udstrækning fremgår af bilag 11.

Stationsområdet defineres som areal til metrolinje M5, spor, trappe, elevator, ovenlys, cykelrampe og ventilationsriste.

Afgrænsningen mellem den permanente ophævelse af fredningen for så vidt angår det areal, der skal anvendes til stationen og den midlertidige

ophævelse af fredningen for så vidt angår det nødvendige arbejdsareal fremgår af bilag 11 hvilket er bilag 8 til dette lovforslag. Den midlertidige ophævelse af fredningen for så vidt angår det nødvendige arbejdsareal, gælder i anlægsperioden indtil alle anlægsarbejder på området er endeligt afsluttede.

Det foreslås i § 4 a, stk. 2, at beskyttelseslinjer fastlagt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 18 om beskyttede fortidsminder ved Quinti Lynette og Christianshavns Vold, jf. bilag 7), ophæves, hvor fortidsmindebeskyttelseslinjerne har arealsammenfald med byggepladsen ved Margretheholm Havn (umatrikuleret vandareal). Der kan ske opfyld af umatrikuleret vandareal, jf. bilag 7. Efter opfyld overføres vandarealet til byzone.

Det område, hvor der foreslås en ophævelse af beskyttelseslinjerne ved Quinti Lynette og Christianshavns Vold (umatrikuleret vandareal), fremgår af bilag 7, hvilket er bilag 4 til denne lov. Der er tale om arealer, som har arealsammenfald med byggepladsen ved Margretheholm Havn. Den foreslåede bestemmelse muliggør både, at vandarealet efter midlertidig anvendelse til byggeplads kan tilbageføres som vandareal, og at Københavns Kommune kan træffe beslutning om at gøre opfyldet permanent efter anvendelse til byggeplads.

(Til § 4 b)

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 bære ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt.

Det foreslås i § 4 b, stk. 1, at arbejder på ledninger i eller over arealer i det område, hvor anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med anlægsarbejder, der iværksættes af Metroselskabet I/S, betales af ledningsejeren.

Det foreslåede vil medføre, at arbejder på ledninger i eller over arealer i området, hvor anlæg af metrolinje M 5, jf. det foreslåede § 1, stk. 3 og bilag 5, skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes under gennemførelsen af projektet, betales af ledningsejeren.

Det foreslås i § 4 b, stk. 2, at stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter §§ 37 og 38, jf. § 40 i lov om vandforsyning m.v.

Det foreslåede vil medføre, 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 eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningsloven. Det må bero på en konkret vurdering, hvorvidt en ledning er omfattet heraf.

Med de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 4 b, stk. 1 og 2, skabes klarhed over, at gæsteprincippet finder anvendelse i forbindelse med ledningsarbejder, som er nødvendiggjort af Metroselskabet I/S' anlægsarbejder i forbindelse med metrolinje M5, uanset om berørte ledningsanlæg ligger i eller over vejarealer, banearaler eller andre offentlige eller private ejendomme. Med bestemmelsen imødegås endvidere en eventuel tvivl med hensyn til, om et anlægsarbejde i forbindelse med udviklingen af området skal betragtes som et "sammensat anlægsprojekt" i den betydning, som Højesteret har tillagt dette i dommen om Flintholm Station, jf. afsnit 3.6.1 i de almindelige bemærkninger.

Det præciseres, at der med hjemmel i den foreslåede bestemmelse kan gennemføres nødvendig omlægning af alle ledninger af hensyn til etablering af metrolinje M5, herunder også sådanne ledninger som af pladsmæssige hensyn bliver nødvendige at flytte, fordi andre ledninger flyttes (en art "afledte ledningsomlægninger"). I og med, at omkostningsfordelingen for sådanne afledte ledningsomlægninger skal afgøres på baggrund af den foreslåede bestemmelse, skabes der i loven klarhed over, at gæsteprincippet finder anvendelse i forbindelse med ledningsarbejder ved anlæg metrolinje M5 til Lynetteholm, uanset om de berørte ledningsanlæg ligger i eller over vejarealer eller andre offentlige eller private ejendomme.

Det foreslås i § 4 b, stk. 3, at arbejder på ledninger, jf. stk. 1, udføres af vedkommende ledningsejer, medmindre andet er særligt aftalt eller fremgår af stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at det vil blive præciseret, at ledningsarbejder udføres af ledningsejer.

Det foreslås i § 4 b, stk. 4, at på lokaliteter, hvor det er nødvendigt, at flere ledningsejere gennemfører ledningsarbejder, kan Metroselskabet i særlige tilfælde tildele opgaven med at koordinere disse ledningsejeres gravearbejder til en fælles graveaktør.

Med den foreslåede bestemmelse beføjes Metroselskabet I/S til at tildele en "fælles graveaktør" opgaven at koordinere gravearbejder for ledningsejeres og/eller Metroselskabet I/S' flytning af ledninger nødvendiggjort af M5 anlægsprojektet.

Beføjelsen kan kun finde anvendelse, hvis der er tale om et særlig tilfælde, det vil sige såfremt en eller flere af følgende grunde er tilstede:

- a) at sikre koordinering af arbejderne på grund begrænset tilgængeligt areal til arbejderne,
- b) et stort antal ledninger i området,
- c) på grund af metropjektets tidsplan.

Metroselskabet I/S kan således alene anvende en sådan fælles graveaktør på lokaliteter, hvor kompleksiteten tilsiger dette, herunder men ikke udelukkende som følge af behov for at omlægge en stor mængde ledninger i et begrænset areal eller på grund af kort tidsrum til at gennemføre ledningsomlægninger.

Graveaktøren kan få til opgave at koordinere gravearbejder på vegne af flere ledningsejere og Metroselskabet I/S samt til at føre tilsyn med grave- og retableringsarbejder.

Omkostningerne til den fælles graveaktørs arbejde vil skulle afholdes forholdsmæssigt blandt de parter, der har gavn af graveaktørens arbejde til brug for omlægning af parternes ledninger. Omkostningerne fordeles således efter de foreslåede bestemmelser i § 4 b, stk. 1-3, dvs. blandt andet afhængigt af om gæsteprincippet er gældende for en eller flere af de omlagte ledninger, og forholdsmæssigt blandt de parter, der har gavn af den fælles graveaktørs arbejde.

Metroselskabet I/S vil skulle afholde omkostninger forholdsmæssigt i det omfang også Metroselskabet I/S' anlægsarbejder har gavn af udført

gravearbejde, og hvis Metroselskabet I/S skal afholde omkostninger til konkrete ledningsarbejder, fordi gæsteprincippet er fraveget for visse af ledningerne, jf. § 4 b, stk. 2.

Hensynet bag anvendelse af en fælles graveaktør vil være at sikre, at gravearbejder i samme område reduceres mest muligt, hvilket vil reducere de samlede omkostninger til sådanne gravearbejder og også medvirke til, at perioden, eller perioderne, med gravearbejder og dertilhørende afspærring af veje og andre arealer reduceres mest muligt. Det samfundsmæssige hensyn er således at sikre, at borgere i de berørte områder udsættes for mindst mulig gene fra gravearbejder, og at både ledningsejere og Metroselskabet I/S tidsmæssigt og økonomisk belastes mindst muligt.

Der har på tidligere metrop projekter i varierende omfang været opereret med en sådan fælles graveaktør efter aftale blandt flere ledningsejere og andre parter berørt af arbejder knyttet til et metrop projekt. Eksempelvis var gravearbejder ved Kongens Nytorv til flytning af ledninger af så kompleks karakter og involverede så mange forskellige parter, herunder ledningsejere, at parterne nåede til enighed om anvendelse af en fælles graveaktør til at planlægge og styre et fælles gravearbejde. Med forslaget præciseres at anvendelse af en sådan fælles graveaktør kan besluttes af Metroselskabet I/S i de tilfælde, hvor forholdenes kompleksitet tilsiger det.

(Til § 4 c)

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 anlægsmyndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren vil således skulle inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Det foreslås i § 4 c, stk. 1, at Metroselskabet I/S ved gennemførelsen af anlægget af metrolinje M 5 skal tage hensyn til ledninger omfattet af § 4 b 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 Metroselskabet I/S som anlægsmyndighed skal koordinere anlægsarbejdet med ledningsarbejderne blandt andet ved så tidligt som muligt at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v.

Det foreslås i § 4 c, stk. 2, at hvis der ikke kan opnås enighed mellem Metroselskabet I/S og ejere af ledningsanlæg omfattet af § 4 b om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med den foreslåede bestemmelse vil det blive fastsat, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges. Transportministeren vil i så fald kunne kræve, det vil sige påbyde, ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at anlægsprojekterne kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer.

Transportministeren kan herefter beslutte alle enkeltheder vedrørende en konkret, nødvendig ledningsomlægning, herunder, men ikke begrænset til sikringsforanstaltninger, tidspunktet for omlægningen, ny placering af ledningen m.v.

Det foreslås, i 4 c, stk. 3, at transportministeren i særlige tilfælde kan lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning.

Den foreslåede bestemmelse vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke inden for en i forhold til anlægsprojektet rimelig frist udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker anlægsprojektet. Særlige tilfælde vil således fx kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder vil medføre store fordyrelser fx i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der vil blive forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave. Transportministeren vil i givet fald være

forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde. Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Transportministerens kompetence efter § 4 c, stk. 3, til at udføre de påbudte ledningsarbejder gælder, uanset om det er anlægsprojektet eller dertilhørende arbejder, der gør det nødvendigt at foretage ledningsarbejder.

Den foreslåede bestemmelse i § 4 c, stk. 3, svarer desuden, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i vejlovens § 79, stk. 4.

(Til § 4 d)

Det følger af ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, at ekspropriationskommissionen i forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt kan tage stilling til blandt andet ledningsomlægninger, herunder træffe beslutning om konkrete tekniske løsninger. Det forudsættes, at Metroselskabet I/S som anlægsmyndighed og ledningsejeren så vidt muligt indgår aftaler om tekniske løsninger for ledningsarbejder uden inddragelse af ekspropriationskommissionen, men hvis parterne ikke kan nå til enighed, kan spørgsmålet forelægges kommissionen. Dette gælder dog ikke, hvis transportministeren har meddelt påbud til ledningsejeren om udførelse af bestemte ledningsarbejder, jf. det foreslåede § 4 c, stk. 2, da ekspropriationskommissionen ikke har kompetence til at efterprøve ministerens afgørelser.

Ekspropriationskommissionen kan også 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.

Det følger af vejlovens § 103, stk. 1, at erstatning for ekspropriationen efter § 96 og de forberedende undersøgelser, der er nævnt i § 99, fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.

Af vejlovens § 103, stk. 2, fremgår det, at en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

Det foreslås i § 4 d, stk. 1, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 4 b og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 4 c afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Den foreslåede bestemmelse vil således i overensstemmelse med administrativ praksis på området betyde, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 4 c og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 4 d, uanset om det konkrete anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom til det pågældende anlægsprojekt.

Ekspropriations- og taksationsmyndighedernes kompetence efter lovforslagets 1, nr. 2, den foreslåede § 4 d til at behandle tvister omfattet af de foreslåede §§ 4 b og 4 c vil gælde, uanset om tvisten udspringer af et ledningsarbejde nødvendiggjort af gennemførelsen af anlægsprojektet.

Det foreslås i § 4 d, stk. 2, at reglerne i vejlovens § 103 finder anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af § 4 d, stk. 1. Det følger heraf, at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele, og at erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen.

Til nr. 3

Det foreslås, at »*Nordhavnen*« overalt i lov ændres til: »*Nordhavn*«.

Den foreslåede ændring er en sproglig opdatering, idet området i dag benævnes Nordhavn i ubestemt form og ikke Nordhavnen. Den sproglige ændring er sket i forbindelse med, at området er blevet til et byområde for boliger og serviceerhverv. Samme sproglige udvikling er sket i forhold til Ørestad, som i de første år blev betegnet Ørestaden.

Til nr. 4

Det fremgår af den gældende § 5 a, stk. 4, i lov om en Cityring, at for afgrænsningen til Nordhavnen (nu Nordhavn) finder §§ 3-5, § 6 og § 7, stk. 2-5 ikke anvendelse.

Det foreslås, at § 5 a, stk. 4, ophæves. Ophævelsen er en konsekvensændring som følge af, at de bestemmelser, der henvises til i § 5 a, stk. 4 alle ophæves, jf. lovforslaget nr. 2, 9 og 10.

Til nr. 5

Det fremgår af den gældende § 5 h, stk. 3, i lov om en Cityring, at for afgrænsningen til Sydhavnen finder §§ 3-5, § 6 og § 7, stk. 2-5 ikke anvendelse. §§ 3-4 finder dog anvendelse for afgrænsningskammeret fra Cityringen til Sydhavnen.

Det foreslås, at § 5 h, stk. 3, ophæves. Ophævelsen er en konsekvensændring som følge af, at de bestemmelser, der henvises til i § 5 h, stk. 3 alle ophæves, jf. lovforslaget nr. 2, 9 og 10.

Til nr. 6

Det foreslås, at »*Ny Ellebjerg Station*« overalt i lov ændres til: »*København Syd Station*«.

Den foreslåede ændring er en konsekvens af, at stationen officielt skiftede navn til København Syd Station den 10. december 2023.

Til nr. 7

Det fremgår af § 5 q, at transportministeren bemyndiges til inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station (nu København Syd) at overdrage

byggeretten over statens baneareal til Metroselskabet I/S med henblik på gennemførelse af Metroselskabet I/S' udvikling af området. Udviklingsområdet udstrækning fremgår af lovens bilag 4.

Det foreslås i § 5 *q*, stk. 2, at Københavns Kommune inden for udviklingsområdet ved København Station Syd kan overdrage kommunens arealer til Metroselskabet I/S' ejerskab med henblik på gennemførelse af Metroselskabet I/S' udvikling af området, jf. bilag 4.

Det følger af den foreslåede bestemmelse, at Københavns Kommune vederlagsfrit kan overdrage kommunens arealer inden for udviklingsområdet ved København Station Syd, jf. det opdaterede bilag 4 (bilag 1 til denne lov), til Metroselskabet I/S.

Den foreslåede bestemmelse er påkrævet for, at overdragelsen kan ske vederlagsfrit, idet der i lovgrundlaget om udvikling af området ved København Syd Station, lovens kapitel 3 c, udtømmende er gjort op med kommunens mulighed for at bidrage til Metroselskabet I/S' udvikling af området. Det fremgår af den politiske aftale mellem staten v/transport- og bygningsministeren (nu transportministeren), Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune af 14. oktober 2016 om finansiering af en underjordisk placering af metrostationen ved Ny Ellebjerg (nu København Syd), at Københavns Kommunen indskyder 150 mio. kr. kontant. Den politiske aftale er gengivet i lovbemærkningerne til lov nr. 1566 af 18. december 2018, jf. Folketingtidende 2018-19, tillæg A, L 46 fremsat 3. oktober 2018, side 5.

Arealet, som Københavns Kommune med den foreslåede bestemmelse får mulighed for at overdrage vederlagsfrit, er et i alt 7.500 m² stort areal, som Københavns Kommune har vurderet vil have en markedsværdi på 32,5 mio. kr. (2025-pl), når en ny lokalplanlægning muliggør det påtænkte byudviklingsprojekt. Arealet er i dag udlagt til offentlig vej. Der er tale om tidligere banearealer og arealer, som i sin tid er overdraget vederlagsfrit til Københavns Kommune, blandt andet som led i aftaler indgået mellem Københavns Kommune og Banedanmark, DSB og andre grundejere i forbindelse med godkendelsen af den gældende lokalplan 448 'Ny Ellebjerg-området', som blev godkendt af Borgerrepræsentationen den 23. september 2010 og bekendtgjort den 27. oktober 2010. Der er endnu ikke foretaget matrikulær berigtigelse af overdragelsen til Københavns Kommune af samtlige arealer.

Københavns Kommunes overdragelse af arealer inden for udviklingsområdet ved stationen ved København Syd til Metroselskabet I/S kan ske uden

udbud. Den konkrete overdragelse af arealer fra Københavns Kommune til Metroselskabet I/S aftales nærmere mellem parterne. Det er en forudsætning for Københavns Kommunes hele eller delvise overdragelse af areal efter § 5 q, stk. 2, at det areal, der overdrages, er med henblik på realiseringen af Metroselskabet I/S' byudviklingsprojekt. Det er endvidere en forudsætning for overdragelse, at Borgerrepræsentationen godkender en hel eller delvis overdragelse af arealet.

Til nr. 8

Overskriften på kapitel 6 er tilkøb, optioner, uforudsete udgifter m.v. Overskriften blev indsat i den oprindelige lov om en Cityring fra 2007, lov nr. 552 af 6. juni 2007.

Det foreslås, at overskriften til kapitel 4 affattes således: "Kapitel 4 Vejforhold".

Den foreslåede ændring er en konsekvens af de foreslåede ændringer i lovforslagets § 1, nr. 9-11 nedenfor, hvor der ophæves flere bestemmelser i kapitlet og de to bestemmelser, der er tilbage i kapitlet handler om vejforhold.

Til nr. 9

§ 6 i den gældende lov om en Cityring handler om tilkøb og uforudsete udgifter i forbindelse med anlæg af Cityringen.

Det foreslås, at § 6 ophæves. § 6 er en bestemmelse, der alene har fundet anvendelse på anlæg af Cityringen, og derfor ophæves den, idet anlægget af Cityringen er færdigt.

Til nr. 10

§ 7, stk. 1-5, i den gældende lov om en Cityring handler om fordeling af ansvaret for forskellige udgifter i forbindelse med anlæg af Cityringen.

Det foreslås, at § 7, *stk. 1-5*, ophæves. Bestemmelserne vedrører alene anlæg af Cityringen, og derfor ophæves de, idet anlægget af Cityringen er færdigt.

§ 7, stk. 6-7, bliver herefter § 7, stk. 1-2.

Til nr. 11

§ 7, stk. 8 i den gældende lov om en Cityring handler om placering, udformning og ejerskab af kontrol- og vedligeholdelsescentret til Cityringen.

Det foreslås, at § 7, stk. 8, ophæves, idet bestemmelsen vedrører arealforhold i forbindelse med kontrol- og vedligeholdelsescentret til Cityringen. Ophævelsen sker som følge af, at anlægget af Cityringen er færdigt.

Til nr. 12

Det foreslås, at i § 8, stk. 1, § 12 a, § 14 a, stk. 1, § 14 a, stk. 2, § 14 b, stk. 5 og 6, § 14 c, stk. 1 og § 14 c, stk. 5 ændres »Cityringen« til: »metrolinjer«.

Den foreslåede bestemmelse er en konsekvens af, at de pågældende bestemmelser finder anvendelse for anlæg af alle metrolinjer, og at loven skifter navn til lov om anlæg af metrolinjer, jf. § det foreslåede § 1, nr. 1.

Cityringen er færdiganlagt, og betegnelsen »Cityringen« udgår, og bliver erstattet med benævnelsen »metrolinjer«.

Til nr. 13

Det fremgår af § 13 i lov om en Cityring, at transportministeren kan give bemyndigelse til, at Metroselskabet I/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, herunder i form af rettigheder og servitutter, der er nødvendige til at gennemføre det i denne lov omhandlede anlæg, herunder eventuelle supplerende adgangsveje for stationer eller forberedelser til afgreninger mod stationer uden for Cityringen. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen gælder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje. Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

Det foreslås, at § 13, stk. 1, affattes således: Transportministeren kan bemyndige Metroselskabet I/S til som anlægsmyndighed at iværksætte ekspropriation efter reglerne i § 30 i jernbaneloven til anlæg af metrolinjer omfattet af denne lov.

Den foreslåede bestemmelse medfører, at de forhold, der kan eksproprieres til, fremgår af jernbanelovens § 30, stk. 2, nr. 1-9, hvor der er en opremsning, fx til anlæg af jernbaner, nyanlæg, udvidelse eller ændring af veje, vedligehold, fornødne adgangsveje, arbejdsarealer, garager, værksteder, klimarelaterede afværgeforanstaltninger og etablering af erstatningsbiotoper samt andre foranstaltninger til erstatning for banens indgreb i naturen.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at transportministeren fortsat vil kunne bemyndige Metroselskabet I/S til at kunne ekspropriere til de samme ting, som ministeren kunne efter den gældende § 13, men samtidig udvides ekspropriationsbestemmelsen, fx muligheden for at kunne ekspropriere til erstatningsnatur.

Ved anlæg af tidligere metrolinjer har Metroselskabet I/S måtte indgå aftale med lodsejer om ret til at kunne opføre erstatningsbiotoper på lodsejers areal. Muligheden for at kunne indgå aftaler med lodsejere om etablering af erstatningsbiotoper begrænses af saglige, herunder blandt andet naturfaglige, hensyn til erstatningsbiotoperne. Det anbefales blandt andet ofte, at erstatningsnatur udlægges tættest muligt på det sted, hvor et naturområde fjernes af hensyn til den økologiske funktionalitet, andelen af naturareal i det lokale landskab og for at bevare de rekreative muligheder lokalt.

Miljø- og Fødevareklagenævnet anfører i flere af sine afgørelser, at erstatningsnaturen som udgangspunkt bør udlægges på arealer i nærheden af de naturområder, der påvirkes af projektet, når det er muligt.

Alle bestemmelser i jernbanelovens § 30 finder således tilsvarende anvendelse ved ekspropriation til anlæg af metrolinjer, herunder bestemmelserne om mulighed for at pålægge servitutter, jf. jernbanelovens 30, stk. 3.

Selve ekspropriationen sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. jernbanelovens § 30, stk. 4.

Endelig finder § 103 i lov om offentlige veje m.v. anvendelse ved erstatningsfastsættelsen, jf. jernbanelovens § 30, stk. 5, bl.a. således at en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen.

Det foreslås i § 13, stk. 2, at transportministeren i helt særlige tilfælde kan bemyndige Metroselskabet I/S til som anlægsmyndighed at iværksætte

ekspropriation i forbindelse med anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm i form af fast ejendom, rettigheder og servitutter til nødvendig flytning af ledninger og til sikring af servitutrettigheder til beskyttelse af ledninger i ny placering.

Med den foreslåede bestemmelse sikres ved forslaget hjemmel til ekspropriation af arealrettigheder på tredjemands ejendom til placering af ledninger samt hjemmel til etablering af nødvendige ledningsrettigheder (fx etablering af ledninger på ikke-gæstevilkår).

Formålet med den foreslåede bestemmelse, hvor transportministeren for Metroselskabet I/S i helt særlige tilfælde kan ekspropriere arealer og rettigheder til ny placering af ledninger til fordel for ledningsejeren, er dels at reducere risikoen for, at tilvejebringelse af arealrettigheder til ledningsomlægninger skal komme til at udgøre en forsinkende faktor for metropjektet, og dels at sikre vigtige dele af forsyningsnettet.

Kriteriet ”helt særlige tilfælde” er foreslået, idet hjemlen alene er tiltænkt anvendt i sådanne tilfælde, hvor ekspropriation til fordel for ledningsejeren vil være af væsentlig betydning for både sikring af fremdrift i anlæggelsen af metrolinje M5, men også for forsyningsnettet hvori ledningen indgår på grund af nogle helt særlige forhold omkring den konkrete ledning.

De særlige forhold for den konkrete ledning kan være et eller flere af følgende:

- a) Pladsforholdene omkring ledningen i dens nuværende og fremtidige placering er meget trange, hvilket er særligt relevant for større forsyningsledninger beliggende i tæt bymæssig bebyggelse,
- b) ledningen udgør vigtig forsyningsinfrastruktur, idet den anvendes som del af en hovedforsyning af en eller flere bydele eller større byområder,
- c) fordi ledningen udgør vigtig forsyningsinfrastruktur opererer ledningsejeren med meget lange varslingsperioder for driftstop på og omlægninger af ledningen, på minimum 1 år, hvorfor det er af væsentlig interesse at kunne styre omlægningen af hensyn til at reducere konsekvenser for både for metrolinje M5, forsyningsnettet og de borgere, der bruger forsyningsnettet, og som udsættes for gener af omlægningsarbejder.

Sammenfattende er hensynene bag etableringen af den særlige ordning således af samlet samfundsmæssig interesse. Risiko for forstyrrelse af vigtig forsyningsinfrastruktur reduceres, risiko for forsinkelse af anlæggelse af

metrolinje M5 reduceres og genevirkningen for borgere i de berørte områder, hvor omlægningsarbejder skal foregå, reduceres også. Derved reduceres de samlede samfundsmæssige økonomiske konsekvenser også.

Ordningen foreslås begrænset til anvendelse i helt særlige tilfælde, hvor netop de beskrevne hensyn har en sådan tung vægt, at ekspropriation til fordel for ledningsejere kan komme på tale, idet navnlig vigtigheden og størrelsen af forsyningsinfrastrukturen og trange pladsforhold udgør vægtige elementer i afvejningen.

Som eksempel på ledningsanlæg, der vil kunne blive omfattet af den foreslåede bestemmelse er HOFORs hovedforsyningsledning ved DR Byen. Ledningen udgør transmissionsledning for vand, og er meget vigtig infrastruktur, idet ledningen er en del af hovedvandsforsyningen, som forsyner Amager-området, herunder Ørestad, Sundbyerne og dele af det centrale Amager. Ledningen sikrer rent vand til både private, erhverv og offentlige institutioner. På grund af ledningens størrelse og placering i tæt bebyggelse nær DR Byen station, og fordi det er af væsentlig samfundsmæssig interesse, at omlægningen af denne ledning sker smidigst muligt, for såvel HOFOR, Metroselskabet og et meget stort antal borgere, vurderes en omlægning at kunne blive omfattet af den foreslåede bestemmelse.

Et andet eksempel er Ørestads Vandlaugs afløbsledninger ved DR Byen. Ørestads Vandlaugs afløbsledninger aftager regnvand fra de omkringliggende områder i Ørestad samt vand fra søer, kanaler og spejlbassiner i området. Systemet håndterer regnvand fra ca. 30 hektar trafikerede vej- og parkeringsarealer, og bidrager til klimakontrol omkring området ved spejlbassinerne ved DR Byen og rekreative miljøer.

Et tredje eksempel er Radius' 30 kV ledning og tilhørende anlæg på og ved Bryggebroen. Radius' 30 kV ledning udgør hovednettets eltransmissionsledninger, og fungerer som en del af hovednettet, der forsyner transformerstationer, som igen forsyner lokalnettet og slutbrugerne med elektricitet. Der er op til 1,5 års planlægning ved omlægning af hovedtransmissionsledninger. Hovedtransmissionsledningen forsyner transformerstationer i området for Islands Brygge, Havnestaden og dele af Amager. Omlægning er også kompliceret på grund af meget trang plads på og ved Bryggebroen.

Ved det foreslåede sikres hjemmel til ekspropriation af arealrettigheder på tredjemands ejendom til placering af ledninger samt hjemmel til etablering

af nødvendige ledningsrettigheder (fx etablering af ledninger på ikke-gæstevilkår). Hjemlen til at sikre ledningsrettigheder til fordel for ledningsejere udstrækker sig imidlertid alene til, at ledninger der flyttes og som inden flytningen var omfattet af rettigheder i form af en tinglyst deklaration eller utinglyst aftale, ”flyttes med” ledningen til dens ny placering.

Det er således forslaget, at sådanne ledningsrettigheder, i uændret form i forhold til de inden flytningen gældende, ved ekspropriation kan pålægges det nye areal, hvori eller over ledningerne placeres efter flytning. Ligger en ledning inden flytning i offentlig vej, og er derfor omfattet af det ved vejloven bestemte gæsteprincip, vil ledningen i ny placering blive omfattet af det ulovbestemte gæsteprincip, der ifølge det på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse i henhold til gældende retspraksis finder anvendelse for ledninger liggende i privat ejet areal.

Det forudsættes, at ledningsejere leverer det nødvendige projekteringsgrundlag til Metroselskabet I/S for håndtering af ledninger og derved vurdering af, i hvilket omfang de ovenfor beskrevne ekspropriationskriterier er opfyldt, og om ekspropriation er nødvendig, uanset om der er tale om egentlige omlægninger eller beskyttelsesforanstaltninger. På baggrund heraf foretager Metroselskabet I/S en vurdering af, om ovenstående kriterier for gennemførelse af ekspropriation til omlægning af ledningen er opfyldt. Fin-des kriterierne opfyldt, fremmes sagen over ekspropriationskommissionen.

Herudover forudsættes, at Metroselskabet I/S varetager udarbejdelse af ekspropriationsmaterialet og ekspropriationsforretningen. I den forbindelse er det imidlertid en afgørende forudsætning, at ledningsejeren selv udarbejder nødvendigt materiale til beskrivelse af ledningen, forsyningsnettet, omlægningsarbejderne og arealmæssige konsekvenser i ny placering på Metroselskabet I/S’ anfordring, samt at ledningsejeren deltager ved ekspropriationsforretningen.

Det forudsættes endvidere, at omkostningsfordelingen forbundet med ekspropriationen følger den almindelige omkostningsfordeling for ledningsomlægninger, der følger af det foreslåede § 4 b. Det vil sige, at omlægges en ledning omfattet af gæsteprincippet, afholder ledningsejeren alle omkostninger til ekspropriationen til erhvervelse af nyt areal og eventuelt servitutrettighed i ny placering. Er ledningen omvendt omfattet af ”ikke-gæstevilkår”, afholder Metroselskabet I/S alle omkostninger til ekspropriationen. Erstatning udmåles af ekspropriationskommissionen.

I forbindelse med behandlingen af ekspropriationssager under den foreslåede bestemmelse, forudsættes at der i nødvendigt omfang sker sambehandling af to eller flere projekter hos Ekspropriationskommissionen for Øerne. Derved kan opnås, at Metroselskabet I/S har ansvaret for at oplyse og fremme sagen hos kommissionen for så vidt angår anlægsprojektet for M5, mens ledningsejerne har ansvaret for at oplyse og fremme en tilknyttet sag for så vidt angår ekspropriation af hensyn til en af anlægsprojektet nødvendiggjort ledningsomlægning eller ledningsbeskyttelsesforanstaltning.

Til nr. 14

§ 14 i den gældende lov om en Cityring handler om varetagelse af naturfredningsmæssige hensyn i forbindelse med anlæg af Cityringen.

Det foreslås, at § 14 ophæves, idet bestemmelsen alene angår naturfredningsmæssige hensyn i forbindelse med anlæg af Cityringen, og da anlægget af Cityringen er tilendebragt, ophæves bestemmelsen.

Til nr. 15-17

De gældende regler om forurening og gener fra anlæg af metro fremgår af § 14 a og § 14 b i lov om en Cityring, og indebærer en særlig regulering, som fraviger den normale miljøregulering. Begrebet forurening og gener omfatter blandt andet støj, støv, vibrationer, transport til og fra byggepladsen og andre gener fra anlægget.

Der er udstedt to bekendtgørelser i henhold til § 14 a og § 14 b i lov om en Cityring, en byggepladsbekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 1084 af 21. december 2018 om forurening og gener fra anlægget af Cityringen, som ændret ved bekendtgørelse nr. 241 af 7. marts 2023) og en nabopakkebekendtgørelse (bekendtgørelse nr. 768 om kompensation, genhusning og overtagelse som følge af forurening og gener fra anlægget af Cityringen, som ændret ved bekendtgørelse nr. 630 af 7. maj 2015 og ved bekendtgørelse nr. 432 af 17. maj 2016).

I byggepladsbekendtgørelsen er der blandt andet fastsat regler om de tilladte støjgrænser på de enkelte arbejdspladser ved stationerne og andre steder. Samtidig er der i bekendtgørelsen foretaget en inddeling af byggeriet i faser

og en opdeling af arbejdet i henholdsvis dagsperioder, aftenperioder og natperioder.

I nabopakkebekendtgørelsen er der fastsat regler om kompensation, genhusning eller overtagelse på baggrund af den beregnede støj på ejendommens facade ud fra det maksimalt tilladte støjniveau for bygge- og anlægsarbejde på de konkrete byggepladser i aften- og natperioden som defineret i byggepladsbekendtgørelsen.

Det følger af Ekspropriationskommissionen for Øernes praksis fra tidligere projekter omfattet af Cityringloven og nabopakkebekendtgørelsen, at beboere, som er udsat for en helt særlig intensiv støjbelastning, skal tilbydes såkaldt aflastning, det vil sige mulighed for midlertidigt ophold i lejlighed, på hotel, kontorfacilitet eller andre opholdsmuligheder stillet til rådighed af Metroselskabet I/S. Denne praksis er baseret på den almindelige naboret, og udgør en særlig retsvirkning som konsekvens af overskridelse af den nabo-retlige tålegrænse

Det foreslås, at ordene »og/eller aflastning« indsættes i § 14 b, stk. 1, 1 pkt., efter ordet »kompensation«.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der vil blive indsat bestemmelser i nabopakkebekendtgørelsen om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde aflastning til beboere, der udsættes for gener, som følge af regler udstedt i medfør af § 14 a (byggepladsbekendtgørelsen).

Begrebet »aflastning« vil i nabopakkebekendtgørelsen skulle afgrænses som en særlig kategori af tiltag, der skal tilbydes i situationer, hvor borgere ikke udsættes for gener og belastninger af en sådan karakter, at vedvarende genhusning eller overtagelse af de pågældendes ejendom skal tilbydes i henhold til § 14 b, stk. 2, men dog af en belastning i dagtimerne over en særlig lang periode af støjniveauer overstigende 80 dB(A) i dagtimerne eller af støjniveauer på 55 dB (A) eller mere om aftenen og/eller natten.

Det foreslås, at ordet »aflastning« indsættes i § 14 b, stk. 3, efter ordet »kompensation«. Det følger heraf, at hvis der ikke opnås en aftale mellem Metroselskabet I/S og den berettigede efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2 (nabopakkebekendtgørelsen), så træffer Ekspropriationskommissionen for Øerne afgørelse om kompensation, aflastning, genhusning og

overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2 (nabopakkebekendtgørelsen) og § 14 a, stk. 1 og 2 (byggepladsbekendtgørelsen).

Det foreslås, at ordet »aflastning« indsættes i § 14 b, stk. 4, efter ordet »kompensation«. Den foreslåede bestemmelse indebærer, at sager om kompensation, aflastning, genhusning og overtagelse behandles efter reglerne i lov om fremgangsmåde ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til nr. 18

Det foreslås, at i § 14 b, stk. 5 ændres »Cityringens« til: »den pågældende metrolinjes«. Den foreslåede ændring er som den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 13 en konsekvens af, at loven skifter navn til lov om anlæg af metrolinjer, og at Cityringen er færdiganlagt.

Til nr. 19

Efter den gældende § 14 d, stk. 1, i lov om en Cityring kan kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning af udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station (i dag København Syd Station), som træffes efter byggeloven, lov om miljøbeskyttelse, lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) og lov om planlægning og regler udstedt i medfør af disse love, ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2. Efter bestemmelsens stk. 2 kan kommunalbestyrelsens afgørelser om planlægning og byggemodning af udviklingsområdet i henhold til de nævnte love påklages af Metroselskabet I/S til transportministeren.

§ 14 d blev indsat i lov om en Cityring samtidig med kapitel 3 c om udvikling af området ved København Syd Station. En del af udviklingsområdet omfattede banearealet ved København Syd Station. Anlægsarbejderne skulle således finde sted under usædvanlige forhold med snævre arealforhold, hvor der skulle arbejdes på og hen over et aktivt baneareal, hvor togtrafikken i udgangspunktet skulle kunne afvikles under byggeriet. For at arbejdet med at planlægge og byggemodne udviklingsområdet, kunne forløbe uden forsinkelse og fordyrelse og med mindst mulig forstyrrelse af bane driften, blev den almindelige klageadgang afskåret med § 14 d, stk. 1 for afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning efter de nævnte love. Metroselskabet I/S fik dog mulighed for at påklage de omhandlede afgørelser til transportministeren i henhold til § 14 d, stk. 2.

Da det af tekniske og økonomiske årsager har vist sig ikke at være muligt at bygge over statens banearreal som oprindeligt forudsat, foreslås udstrækningen af udviklingsområdet ved København Syd Station ændret med dette lovforslag, så Metroselskabet I/S i stedet kan byudvikle et område langs den nordlige del af stationen ved København Syd.

Da der således ikke længere skal bygges over statens banearreal, foreligger de særlige forhold, som begrundede § 14 d ikke længere.

Det foreslås, at § 14 d ophæves.

Det foreslåede vil indebære, at der kan klages over afgørelser om planlægning og byggemodning efter de almindelige regler i byggeloven, lov om miljøbeskyttelse, lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) samt lov om planlægning og regler udstedt i medfør af disse love.

Til nr. 20

I naturbeskyttelseslovens kapitel 2, jf. bekendtgørelse nr. 927 af 28. juni 2024 af lov om naturbeskyttelse, er der fastsat en række forbud mod tilstandsændringer af en række beskyttede naturtyper, blandt andet beskyttede vandløb. Gennemførelsen af et anlægsprojekt, der berører de benævnte naturtyper, vil som følge af naturbeskyttelseslovens §§ 65, stk. 1 og 2, forudsætte dispensation, eventuelt indeholdende vilkår om fx afværgeforanstaltninger eller erstatningsbiotoper. Dispensationspraksis er særdeles restriktiv.

Det foreslås i § 14 e, stk. 1, at anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm, jf. kap. 1, ikke kræver dispensation efter § 65, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse vedrørende tilstandsændringer af vandløb omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, stk. 1.

Med den foreslåede bestemmelse skabes der klarhed om, at anlægsloven udgør det fornødne retlige grundlag for de nødvendige fysiske arealindgreb vedrørende tilstandsændringer af vandløb omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, stk. 1. På tidspunktet for dette lovforslags vedtagelse er ikke alle detaljer vedrørende anlægsarbejderne for anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm endeligt fastlagt. Projektet vil sandsynligvis kunne forudsætte

tilstandsændringer af vandløb, men med den foreslåede bestemmelse kræves ikke yderligere ansøgning og afgørelse om dispensation.

Den foreslåede bestemmelse i § 14 e, *stk. 2*, indebærer, at kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen, højbanestation v/Prags Boulevard Øst samt linjeføring som højbane og viadukt fra højbanestation v/Prags Boulevard Øst til kontrol- og vedligeholdelsescenter kan etableres uden yderligere kommune- og lokalplanlægning. Det bemærkes, at gældende kommuneplanbestemmelser og gældende lokalplanlægning tilsidesættes for de samme arealer i henhold til lovforslagets § 1, nr. 2, den foreslåede § 4.

Etablering af anlægsprojektets etape 2 fra højbanestation v/Prags Boulevard Øst til stationen v/Lynetteholm N forudsætter, at den nødvendige kommune- og lokalplanlægning tilvejebringes i overensstemmelse med lov om planlægning. Den nødvendige kommune- og lokalplanlægning skal være tilvejebragt inden Københavns Kommune kan give tilladelse efter miljøvurderingslovens § 25 til anlægsprojektets etape 2.

Det forslås i § 14 e, *stk. 3*, at hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i *stk. 1*, varetages ved gennemførelsen af anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm af Metroselskabet I/S.

Selvom der ikke kræves dispensation efter § 65, *stk. 2*, i lov om naturbeskyttelse vedrørende tilstandsændringer af vandløb omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, *stk. 1*, vil de hensyn, der ligger bag bestemmelsen, alligevel blive iagttaget af Metroselskabet I/S, som ligeledes skal højde for de miljømæssige undersøgelser og vælge de mindst indgribende foranstaltninger.

Til 21

I henhold til § 17 a i den gældende lov om en Cityring, kan afgørelser efter § 3, *stk. 6* og § 4, *stk. 3*, ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Det foreslås, at § 17 a ophæves, hvilket er en konsekvensændring i forhold til, at bestemmelserne om Cityringen i kapitel 1-3 ophæves, herunder den gældende § 3, *stk. 6* og § 4, *stk. 3*.

Til 22

Det følger af § 18 i lov om en Cityring, at transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden. Det foreslås, at der i § 18 indsættes et stk. 2, hvor transportministeren fastsætter tidspunktet for ophævelse af hele eller dele af loven. Det foreslåede vil indebære, at transportministeren ved udstedelse af en bekendtgørelse vil kunne ophæve hele eller dele af loven på det tidspunkt, hvor nogle af eller alle lovens bestemmelser, herunder dennes eventuelle pligter og rettigheder, ikke længere vurderes relevante, hvilket oftest i praksis vil sige, når anlægsarbejderne på en metrolinje er tilendebragt, og hvor metrolinjen er overgået til en driftsfase.

Til nr. 23

Det foreslås, at bilag 1 ophæves, idet den viser linjeføringen for Cityringen, og eftersom dette anlæg er færdiganlagt, ophæves alle bestemmelser om anlæg af Cityringen.

Til nr. 24

Den gældende lovs bilag 4 viser det areal, som indgår i det område, som Metroselskabet I/S skal udvikle ved Ny Ellebjerg Station (nu København Syd Station).

Det foreslås, at bilag 1 til lovforslaget optages som *bilag 4* til loven. Lovens *bilag 4* foreslås opdateret således, at det areal ejet af Københavns Kommune, som kommunen med den foreslåede § 5 q, stk. 2, får hjemmel til at overdrage vederlagsfrit til Metroselskabet I/S, også fremgår af kortet.

Til nr. 25

Det foreslås, at bilag 2 til lovforslaget optages som *bilag 5* til loven.

Bilag 5 viser linjeføringen for metrolinje M5 med angivelser af samtlige stationer og viser, at linjen anlægges i 2 etaper, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, det foreslåede stk. 3 i § 1.

Til nr. 26

Det foreslås, at bilag 3 til lovforslaget optages som *bilag 6* til loven.

Bilag 6 viser de arealer på Prøvestenen, hvor kontrol- og vedligeholdelsescentret skal placeres, og de hvor de gældende planbestemmelser ikke skal finde anvendelse, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, det foreslåede stk. 1 i § 4.

Derudover viser kortet, hvor der skal ske en opfyldning af et vandareal syd for Prøvestenen, og hvor der ske en fravigelse af Fingerplan 2019. Endelig viser kortet det areal, hvor stationen v/Prags Boulevard skal anlægges som højbanestation, og hvor Københavns Kommunes gældende kommuneplanbestemmelser og lokalplanlægning fraviges, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, det foreslåede stk. 2 i § 4.

Til nr. 27

Det foreslås, at bilag 4 til lovforslaget optages som *bilag 7* til loven.

Bilag 7 viser de beskyttelseslinjer ved Quinti Lynette og Christians Havns Vold (del af matrnr. 695 Christians Kvarter, København), der ophæves midlertidigt i anlægsperioden. Den midlertidige ophævelse skyldes, at fortidsmindebeskyttelseslinjerne har arealsammenfald med byggepladsen ved Margrethelholms Havn, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, det foreslåede stk. 2 i § 4 a.

Til nr. 28

Det foreslås, at bilag 5 til lovforslaget optages som *bilag 8* til loven.

Bilag 8 viser hvilken del af den nuværende fredning af Lergravsparken, der ophæves permanent, og hvilken del der alene ophæves midlertidigt til brug for arbejdsarealer, jf. lovforslagets § 1, nr. 2, det foreslåede stk. 1 i § 4 a.

Til § 2

Til nr. 1

Det fremgår af § 6 a i lov om trafikselskaber, at trafikselskabet på Sjælland (Movia), Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område, deler takstkompetencen for standardbilletter.

Med indsættelse af § 6 a, stk. 2, foreslås det, at der på alle rejser til og fra Københavns Lufthavn med offentlig servicetrafik tillægges taksten et lufthavnstillæg på 20 kr. (2025-pl) pr. rejse. Der pålægges ikke lufthavnstillæg på pendlerprodukter, herunder ungdomskort og pensionistkort. Der ydes rabat på lufthavnstillægget svarende til den rabat, der ydes på standardbilletter for kundetyperne barn, ung, pensionist og handicap. Som et eksempel ydes der for nuværende en rabat på 50 pct. til børn i alderen 12-15 år, og der vil således også skulle ydes en rabat på 50 pct. på lufthavnstillægget. Såfremt rabatsatserne til børn på 12 år og derover, unge, pensionister eller personer med handicap senere justeres, vil lufthavnstillægget skulle justeres på samme vis. Såfremt der senere måtte blive ændret på alderskriteriet for, hvem der kan få rabat, fx hvis det besluttes, at 16-årige også kan få børnerabat, vil de ligeledes kunne få rabat på lufthavnstillægget med samme sats.

Bestemmelsen udspringer af aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune af 28. marts 2025 om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, hvoraf det fremgår, at der fra 2027 indføres et tillæg på 20 kr. (2025-pl) på den kollektive transport til Københavns Lufthavn, og at passagerer, der rejser på pendlerprodukter, undtages. Formålet med bestemmelserne er, at lufthavnstillægget i henhold til aftalen skal medføre et provenu på 4,1 mia. kr. hos Metroselskabet I/S fordelt over perioden 2027 til 2066, som skal medgå til finansieringen af metrolinje M5.

Der er tale om et tillæg, og ikke en takst, og med den forslåede bestemmelse ændres der ikke ved, at takstkompetencen stadigvæk er hos Movia, Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for Movias geografiske område.

Med indsættelse af § 6 a, stk. 3, foreslås det, at rejser til takstzone 4 foretaget på standardbilletten enkeltbillet tillægges taksten et lufthavnstillæg på 20 kr. (2025-pl) pr. rejse. Der pålægges ikke et lufthavnstillæg på enkeltbilletter til takstzone 4, såfremt den rejsende kan fremvise gyldig dokumentation (fx sundhedskort) på bopælsadresse i enten Tårnby eller Dragør Kommune. Rejsende med bopælsadresse i Tårnby og Dragør Kommune undtages et lufthavnstillæg på enkeltbilletter til takstzone 4, idet de to kommuner er beliggende i takstzone 4, og hermed indføres derfor en undtagelse for denne

kundegruppe som en afbødende foranstaltning for de rejsende, der eventuelt benytter enkeltbilletten som rejsehjemmel til deres bopæl i de to kommuner.

Tillægget på enkeltbilletter til takstzone 4 skal, så vidt det er teknisk muligt, implementeres af trafikvirksomhederne, som et tilkøb i trafikvirksomhedernes salgskanaler. På en enkeltbillet til et antal takstzoner eller til en destination med zonegyldighed i takstzone 4 vil kunden i købsituationen blive oplyst om, at en gyldig rejsehjemmel til takstzone 4 foretaget på enkeltbillet indebærer et lufthavnstillæg, og tilmed vil kunden i samme salgsflow blive oplyst om, at et lufthavnstillæg ikke er påkrævet, hvis den rejsende har bopælsadresse i enten Dragør eller Tårnby Kommune. På baggrund af disse oplysninger vil kunden i salgsflowet skulle tilkendegive, om der på enkeltbilletten på rejsen til takstzone 4 skal tillægges et lufthavnstillæg oven i billetens pris.

Såfremt en passager på enkeltbillet ved billetkontrol i takstzone 4 hverken kan fremvise en enkeltbillet, der indeholder et lufthavnstillæg eller dokumentation for bopælsadresse i Dragør eller Tårnby Kommune, vil der blive opkrævet en kontrolafgift. Har man bopæl i Dragør eller Tårnby Kommune, kan kontrolafgiften påklages til den pågældende trafikvirksomhed, der har udført transportarbejdet til takstzone 4, og vil kunne eftergives mod betaling af et administrationstillæg.

Det foreslås i § 6 a, stk. 4, at lufthavnstillægget pristalsreguleres efter takststigningsloftet, jf. § 6 b, stk. 5.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at der skal ske en regulering af lufthavnstillægget, der ikke er højere end det takststigningsloft, der udmeldes hvert år i henhold til § 6 b, stk. 5, jf. bekendtgørelse nr. 951 af 28. oktober 2020 om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafikselskaber og hos jernbanevirksomheder (takststigningsloftet).

Salg af billetter i busser nødvendiggør, at prisregulering af tillægget skal foregå i hele 2 kr., således at tillægget første gang reguleres fra 20 kr. til 22 kr. Den første regulering af satsen for lufthavnstillægget vil ske, når reguleringen udgør 2 kr. eller mere. Reguleringen i 2 kroners intervaller er en teknologisk begrænsning, som kun vil skulle opretholdes så længe, der sælges billetter i busserne, eller så længe salgssystemerne i busserne nødvendiggør den.

Det foreslås i § 6 a, stk. 5, at indtægterne fra lufthavnstillægget tilfalder altid den udbyder af offentlig servicetrafik, som kunden har anvendt på sidste eller første del af rejsen til eller fra lufthavnen, uanset at der er tale om en kombirejse, dvs. en rejse, der består af skift mellem transportformer.

Det betyder, at indtægterne fra lufthavnstillægget tilfalder den udbyder, som kunden har anvendt på den sidste eller første del af rejsen, enten til eller fra lufthavnen. For så vidt angår de passagerer, der tager metroen til eller fra lufthavnen, får Metroselskabet I/S indtægterne fra lufthavnstillægget, mens Movia får indtægterne fra passagerer, der tager bussen til eller fra lufthavnen og de jernbanevirksomheder, der udfører trafik til og fra lufthavnen får indtægterne fra deres respektive passagerer. Der opkræves kun lufthavnstillæg på indenlands rejser.

Til nr. 2

§ 6 e

Det fremgår af aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune af 28. marts 2025 om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, at der fra idriftsættelsen af etape 1 af metrolinje M5 til Lynetteholm forventeligt i 2036 indføres et kvalitetstillæg på yderligere 1 kr. (2025-pl) i hele metroen, hvilket med aftalen skønnes at medføre et samlet provenu på 2,4 mia. kr. fordelt over perioden fra 2036 til 2084. Kvalitetstillægget skal ses i lyset af, at en ny metrolinje M5, blandt andet gennem løsning af kapacitetsudfordringen over havnesnittet, bidrager til fremtidssikringen af det samlede metrosystem.

Med indsættelse af § 6 e, stk. 1, foreslås det, at Metroselskabet I/S opkræver et kvalitetstillæg på gennemsnitligt 1,23 kr. (2025-pl) pr. rejse med metroen.

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at det kvalitetstillæg, der allerede opkræves, nu indføres i loven.

Fra idriftsættelsen af M3 (Cityringen) er der i henhold til lovbemærkningerne opkrævet et kvalitetstillæg for metrorejser. Det fremgår af bemærkningerne til lov om en Cityring, jf. Folketingstidende 2006-7, tillæg A, side 5198: ”For at øge den driftsmæssige rentabilitet vil der blive opkrævet et kvalitetstillæg på 1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager for at benytte det samlede metrosystem, når Cityringen står færdig i ca. 2017.”

Folketinget har således fastlagt, at en del af finansieringen af Cityringen skal opkræves hos metrokunderne i form af et kvalitetstillæg. Der er tale om en beslutning, der i sin tid blev anset som nødvendig for at få økonomien i metroen til at hænge sammen efter anlæggelsen af Cityringen.

Den foreslåede bestemmelse i § 6 e, stk. 2, vil indebære, at efter idriftsættelse af etape 1 af metrolinje M5 forhøjes kvalitetstillægget efter stk. 1 med yderligere 1 kr. (2025-pl).

Det foreslås i § 6 e, stk. 3, at kvalitetstillægget efter stk. 1 og 2 pristalsreguleres årligt med takststigningsloftet, jf. § 6 b, stk. 5, første gang i 2026. Der vil således ske en årlig regulering af både det oprindelige kvalitetstillæg og det forhøjede tillæg på yderligere 1. kr.

Der er tale om ny bestemmelse.

§ 6 f

I henhold til § 6 a i lov om trafikselskaber deler trafikselskabet på Sjælland (Movia), Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område, takstkompetencen for standardbilletter. Parterne har inddelt området i takstzoner, p.t. er området opdelt i 299 zoner.

Det fremgår af aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune af 28. marts 2025 om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, at for at styrke metronettet yderligere indføres en ny takstzone i Nordhavnen, som gør det muligt at forlænge den nuværende Nordhavnsmetro med yderligere to stationer.

Det foreslås i § 6 f, stk. 1, at trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, forpligtes til at indføre en ny takstzone i Nordhavnen, der skal omfatte området, hvor de to nye metrostationer bliver placeret, jf. § 5 a, stk. 3.

Den nye takstzone og vil omfatte stationerne efter den nuværende endestation på Orientkaj samt området omkring stationerne, således at buslinjer i området også bliver omfattet af den nye takstzone.

Det foreslås i § 6 f, *stk. 2*, at den nye takstzone indføres ved idriftsættelse af de to nye metrostationer.

Den nye takstzone vil således blive indført fra idriftsættelsen af forlængelsen af Nordhavnsmetroen, som Københavns Kommune forventer er i 2030.

Der er tale om ny bestemmelse.

§ 6 g

Det fremgår af aftalen mellem regeringen og Københavns Kommune af 28. marts 2025 om byudvikling og infrastruktur til Lynetteholm, at der skal indføres en ny takstzone i Østhavnen, hvilket i aftalen skønnes at medføre et provenu på 0,3 mia. kr. (2025-pl) fordelt over perioden 2023-2084.

Det foreslås i § 6 g, *stk. 1*, at trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, forpligtes til at indføre en ny takstzone i Østhavnen, der skal omfatte det område, hvor metrostationerne v/Refshaleøen, v/Lynetteholm S og Lynetteholm N bliver placeret.

Det foreslås i § 6 g, *stk. 2*, at den nye takstzone indføres ved idriftsættelse af de nye metrostationer. Den nye takstzone i Østhavnen får således først virkning fra idriftsættelsen af etape 2 af metrolinje M5, som forventes idriftsat i 2045.

Der er tale om ny bestemmelse.

Til § 3

Det foreslås i *stk. 1*, at loven skal træde i kraft den 1. juli 2026.

Det foreslås i *stk. 2*, at § 2, nr. 1 og nr. 2, hvorefter der indføres et lufthavns-tillæg, træder i kraft den 17. januar 2027. Med indførelsen 17. januar 2027 gives trafikvirksomhederne tid til at få implementeret tillægget i takstsystemerne. Ved at fastsætte datoen til 17. januar vil lufthavnstillægget kunne

blive implementeret i forbindelse med de ordinære takstændinger, der som hovedregel træder i kraft den tredje søndag i januar.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

<i>Gældende formulering</i>	<i>Lovforslaget</i>
	§ 1 I lov om en Cityring, jf. lovbe- kendtgørelse nr. 1939 af 30. sep- tember 2021, som ændret ved § 14 i lov nr. 560 af 27. maj 2025, fore- tages følgende ændringer:
	1. Lovens <i>titel</i> affattes således: »Lov om anlæg af metrolinjer«
Kapitel 1 Projektering, anlæg og drift § 1. Transportministeren¹) be- myndiges til at træffe dispositioner i henhold til denne lov til projekte- ring og anlæg af en Cityring som en metro. § 2. Metroselskabet I/S forestår projektering, anlæg og drift af en Cityring. § 3. Transportministeren fast- sætter regler om placering og ud- formning af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter samt skakte m.m. <i>Stk. 2.</i> Kort over Cityringens lin- jeføring og placering af stationer samt kontrol- og vedligeholdelses- center fremgår af bilag 1. Den en- delige linjeføring og udformning og placering af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. fastlægges efter godkendelse af transportministeren, jf. § 4, i kommuneplanlægningen for	2. Kapitel 1-3 ophæves, og i stedet indsættes: »Kapitel 1 <i>Anlæg af metrolinje M5 til Ly- netteholm</i> § 1. Transportministeren be- myndiges til at træffe dispositioner i henhold til denne lov om anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm. <i>Stk. 2.</i> Metroselskabet I/S skal projektere, anlægge, drifte og eje metrolinje M5 til Lynetteholm. <i>Stk. 3.</i> Oversigtskort over metro- linje M5 til Lynetteholm fremgår af bilag 5. Anlægget sker i to etaper. § 2. Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til un- dersøgelse og anlæg, der ikke er nødvendige for metrolinje M5 til Lynetteholm, og som staten eller Københavns Kommune har mulig- hed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af anlægget. Til- køb og udnyttelse af optioner

Cityringen på grundlag af transportministerens regler efter stk. 1.

Stk. 3. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forestår i fællesskab udarbejdelse af VVM-redegørelse, herunder høring og eventuel miljøvurdering, for hele Cityringen, jf. dog stk. 6 og 7.

Stk. 4. Senest som led i VVM-proceduren efter stk. 3 kan der træffes beslutning om udførelse af supplerende adgangsveje for stationer, udførelse af forberedelser til afgreninger mod stationer uden for Cityringen eller andre væsentlige ændringer, jf. § 6, stk. 1 og 2, der skal omfattes af en VVM-procedure.

Stk. 5. Mindre ændringer, der ikke er nødvendige for Cityringens projektering, anlæg og drift, og som Københavns og Frederiksberg Kommuner samt staten har mulighed for at vælge efter § 6, stk. 1, og som kan gennemføres uden VVM-procedure og uden i øvrigt at medføre væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for Cityringen, kan besluttet, mod at udgiften betales i overensstemmelse med reglen i § 6, stk. 1.

Stk. 6. Ved ændringer i anlægget af Cityringen, der kan være til skade for miljøet, afgør transportministeren, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse og eventuelt en miljøvurdering. Transportministeren forestår udarbejdelsen af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen og foretager offentliggørelse med henblik på høring af offentligheden og berørte myndigheder.

Stk. 7. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler for gennemførelsen af VVM-redegørelsen og miljøvurderingen.

betales af den, der ønsker at foretage et tilkøb eller udnytte en option.

Stk. 2. Uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelsen af anlægget af metrolinje M5, finansieres af Københavns Kommune.

§ 3. Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S overdrager de af kommunens og Udviklingsselskabet By & Havn I/S' arealer, der er nødvendige for Metroselskabet I/S' drift af metrolinje M5, vederlagsfrit til Metroselskabet I/S' ejerskab.

Stk. 2. Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S stiller de af kommunens og Udviklingsselskabet By & Havn I/S' arealer, der er nødvendige for Metroselskabet I/S' projektering og anlæg af metrolinje M5, vederlagsfrit til rådighed for Metroselskabet I/S i anlægsperioden.

§ 4. Det areal på Prøvestenen (dele af matrikelnr. 438, 478, 484, 639, 641 og 643 samt matrikelnr. 640 Amagerbros Kvarter, København samt umatrikuleret vandareal), jf. bilag 6, hvor kontrol- og vedligeholdelsescentret for metrolinje M5 skal anlægges, udgår af § 6, stk. 7 og 8 i landsplandirektiv for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2019). Københavns Kommunes gældende kommuneplanbestemmelser og gældende

Kapitel 2 Godkendelse af anlægget § 4. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune forelægger en koordineret indstilling om godkendelse af anlægget for transportministeren, jf. dog stk. 3. <i>Stk. 2.</i> Godkendelse af den endelige linjeføring samt udformningen og placeringen af stationer, kontrol- og vedligeholdelsescenter, skakte m.m. træffes af transportministeren efter høring af Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og et af Folketinget nedsat udvalg. Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune vedtager herefter kommuneplantillæg endeligt med de eventuelle ændringer, der fremgår af godkendelsen. <i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan godkende en ændring i anlægget af Cityringen omfattet af § 3, stk. 6, efter høring af Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune. <i>Stk. 4.</i> Transportministerens godkendelse efter stk. 2 og 3 træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 15, stk. 1, i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Kapitel 3 Offentligt udbud af anlæg og drift, herunder vedligehold § 5. Metroselskabet I/S skal foretage offentligt udbud af anlæg og drift, herunder vedligehold, af Cityringen. Cityringen og den eksisterende metro skal ejes af Metroselskabet I/S. <i>Stk. 2.</i> Efter afholdelsen af offentligt udbud og inden Metroselskabet I/S indgår de første kontrakter om anlæg og drift, herunder	lokalplanlægning for arealet tilsidesættes. <i>Stk. 2.</i> Der kan ske opfyld af umatrikuleret vandareal syd for Prøvestensbroen, jf. bilag 6, og af umatrikuleret vandareal ved Margretheholms Havn, jf. bilag 7. Efter opfyld overføres vandarealet til byzone. § 6, stk. 1, nr. 1, i landsplan-direktiv for hovedstadsområdets planlægning (Fingerplan 2019) fraviges for så vidt angår det opfyldte areal. <i>Stk. 3.</i> For det areal, hvor stationen v/Prags Boulevard Øst anlægges som højbanestation og linjeføringen udføres som højbane (etape 1) og viadukt til kontrol- og vedligeholdelsescentret (dele af matrikelnr. 427, 436, 466, 467, 472a, 472b, 533, 643 samt 7000m Amagerbros Kvarter, København, matrikelnr. 640 Amagerbros Kvarter, København, dele af matrikelnr. 4255, 4533 Sundbyøster København og matrikelnummer 399, 3895, 4192, Sundbyøster København), jf. bilag 6, tilsidesættes Københavns Kommunes gældende kommuneplanbestemmelser og gældende lokalplanlægning. § 4 a. Afgørelse af 23. august 1969 om fredning efter naturbeskyttelsesloven af Lergravsparken truffet af Naturfredningsnævnet for København ophæves for det areal (del af matrikelnr. 3614 Sundbyøster, København), hvor stationen Lergravsparken skal anlægges, og ophæves midlertidigt for de
---	---

vedligehold, af Cityringen, forelægger Metroselskabet I/S sin indstilling med henblik på godkendelse heraf for transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

Stk. 3. Kontrakterne om anlæg og drift, herunder vedligehold, af Cityringen efter stk. 2 kan kun indgås, hvis der er enighed herom mellem transportministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

nødvendige arbejdsarealer til anlæg af stationen indtil færdiggørelsen af anlægget, jf. bilag 8.

Stk. 2. Beskyttelseslinjer fastlagt i medfør af naturbeskyttelseslovens § 18 om beskyttede fortidsminder ved Quinti Lynette og Christianshavns Vold (del af matrikelnr. 695 Christianshavns Kvarter, København), jf. bilag 7, ophæves, hvor fortidsmindebeskyttelseslinjerne har arealsammenfald med byggepladsen ved Margretheholm Havn. Der kan ske opfyld af umatrikuleret vandareal, 7. bilag 8. Efter opfyld overføres vandarealet til byzone.

§ 4 b. Arbejder på ledninger i eller over arealer i det område, hvor anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm skal gennemføres, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med anlægsarbejder, der iværksættes af Metroselskabet I/S, betales af ledningsejeren, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller 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.

	<i>Stk. 4.</i> På lokaliteter hvor det er nødvendigt, at flere ledningsejere gennemfører ledningsarbejder, kan Metroselskabet I/S i særlige tilfælde tildele opgaven med at koordinere disse ledningsejeres gravearbejder til en fælles graveaktør. § 4 c. I forbindelse med gennemførelsen af anlægget af metrolinje M5 til Lynetteholm skal Metroselskabet I/S tage hensyn til ledninger omfattet af § 4 b og drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for begge parter. <i>Stk. 2.</i> Kan der ikke opnås enighed mellem Metroselskabet I/S og ejere af ledningsanlæg omfattet af § 4 b om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transportministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren. <i>Stk. 3.</i> Transportministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 2, udføre for ledningsejerens regning. § 4 d. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 4 b og tvister om erstatning, som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 4 c, afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold
--	--

	til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. <i>Stk. 2.</i> Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. tilsvarende anvendelse.«
	3. Overalt i loven ændres »Nordhavnen« til: »Nordhavn«.
§ 5 a <i>Stk. 4.</i> §§ 3-5, § 6 og § 7, stk. 2-5, finder ikke anvendelse på afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen.	4. § 5 a, stk. 4, ophæves. Stk. 5 bliver herefter stk. 4.
§ 5 h <i>Stk. 3.</i> §§ 3-5 og 6 og § 7, stk. 2-5, finder ikke anvendelse på afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen. §§ 3 og 4 finder dog anvendelse på afgreningskammeret fra Cityringen til Sydhavnen.	5. § 5 h, stk. 3 ophæves.
	6. Overalt i loven ændres »Ny Ellebjerg Station« til: »København Syd Station«.
§ 5 q. Transportministeren bemyndiges til inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station at overdrage byggeretten over statens banearreal til Metroselskabet I/S med henblik på gennemførelse af Metroselskabet I/S' udvikling af området.	7. I § 5 q indsættes som <i>stk. 2</i>: »<i>Stk. 2.</i> Københavns Kommune kan inden for udviklingsområdet ved stationen København Syd overdrage kommunens arealer vederlagsfrit til Metroselskabet I/S' ejerskab med henblik på gennemførelse af Metroselskabet I/S' udvikling af området, jf. bilag 4.«
Kapitel 4	8. <i>Overskriften</i> til kapitel 4 affattes således:

<i>Tilkøb, optioner, uforudsete udgifter m.v.</i>	»Kapitel 4 Vejforhold«.
§ 6. Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til anlæg og drift, der ikke er nødvendige for Cityringens projektering, anlæg og drift, og som Københavns eller Frederiksberg Kommuner eller staten har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af anlægget af Cityringen, jf. § 3. Tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte en option. Stk. 2. Uforudsete udgifter betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Københavns Kommune med 50 pct., staten med 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune med 8,3 pct. Stk. 3. Ved uforudsete udgifter forstås udgifter, der ikke har været forudset, jf. transportministerens regler efter § 3, stk. 1, og som er nødvendige af hensyn til gennemførelsen af anlægget af Cityringen. Stk. 4. De i stk. 1-3 nævnte betalinger omfatter betaling til anlægsomkostninger og i givet fald drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.	9. § 6 ophæves.
§ 7. Ved omstigningsstationerne Københavns Hovedbanegård, Østerport og Nørrebro er Cityringen alene baseret på nødvendige omstigningsveje, jf. transportministerens regler efter § 3, stk. 1. Mindre ændringer heri, der kan gennemføres uden i øvrigt at medføre væsentlige tidsmæssige eller økonomiske konsekvenser for Cityringen, kan besluttes, mod at udgifter hertil betales af den part, der ønsker ændringen, dvs. staten,	10. § 7, stk. 1-5, ophæves. Stk. 6 og 7 bliver herefter stk. 1 og 2.

herunder Banedanmark, en kommune eller DSB.

Stk. 2. Udgifter som følger af krav fra en myndighed, herunder som følge af internationale krav, EU-retlige krav eller national lov, herunder jernbanesikkerhedsmæssige krav, betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Københavns Kommune med 50 pct., staten med 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune med 8,3 pct.

Stk. 3. Udgiften til eventuelle nødvendige tilpasninger af vandforsyningsnettet i forbindelse med projektering og anlæg af Cityringen betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Københavns Kommune med 50 pct., staten med 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune med 8,3 pct.

Stk. 4. Kommunen er forpligtet til at føre afløbsledninger frem til tilslutningspunkter lige uden for hver stations- og skaktkonstruktion. Metroselskabet I/S betaler sædvanligt tilslutningsbidrag til afløbsledninger. Metroselskabet I/S afholder eventuelle udgifter til afledning af oppumpet vand fra udgravninger, og den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Københavns Kommune med 50 pct., staten med 41,7 pct. og Frederiksberg Kommune med 8,3 pct.

Stk. 5. Udgifter til ledningsomlægninger afholdes over anlægsbudgettet for Cityringen, bortset fra følgende tilfælde, hvor udgiften betales af ledningsejerne:

- 1) Omlægninger af ledninger på de overtagne jernbanearealer.
- 2) Omlægninger af ledninger i vejarealer, der i ikke uvæsentlig grad er begrundet i vejformål.

<i>Stk. 8.</i> Placeringen og udformningen af kontrol- og vedligeholdelsescenteret fastsættes af transportministeren i regler efter § 3, stk. 1. Kontrol- og vedligeholdelsescenteret overdrages til Metroselskabet I/S, uanset om arealet ejes af staten, herunder Banedanmark, DSB eller andre. Staten, herunder Banedanmark, eller DSB kan ikke overdrage arealet til andre end Metroselskabet I/S.	11. § 7, stk. 8, <i>ophæves.</i>
§ 8. Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre anlægget af Cityringen. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan ved et nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år. Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger i forbindelse med pålæg om byggelinjer og offentliggørelsen heraf efter § 10. § 12 a. § 38 i jernbaneloven finder anvendelse i forbindelse med projektering af Cityringen, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter § 38 i jernbaneloven til Metroselskabet I/S. § 14 a. Transportministeren kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af Cityringen. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om Metroselskabet I/S' eller Metroselskabet I/S' entreprenørers egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes	12. I § 8, stk. 1, § 12 a, § 14 a, stk. 1, § 14 a, stk. 2, § 14 b, stk. 5 og 6, § 14 c, stk. 1 og § 14 c, stk. 5 ændres »Cityringen« til: »metrolinjer«

for anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf finder ikke anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægget af Cityringen, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

§ 14 b

Stk. 5. Kompensation og beløbet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af stk. 1 og 2 samt erstatning og beløbet i forbindelse med genhusning, som er udbetalt eller udbetales af Metroselskabet I/S i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen, indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser i indtil 1 år efter Cityringens indvielse.

Stk. 6. Er der udstedt regler i medfør af stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af Cityringen.

§ 14 c. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende arbejder m.v. til brug for etablering af Cityringen efter §§ 21 og 26 i lov om vandforsyning m.v., bekendtgørelse om vandindvinding og vandforsyning og bekendtgørelse om udførelse og sløjfning af boringer og brønde på land samt afgørelser efter § 28 i lov om miljøbeskyttelse og

bekendtgørelse om spildevandstilladelser m.v. efter miljøbeskyttelseslovens kapitel 3 og 4 kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2. Det samme gælder tilladelser efter miljøbeskyttelseslovens § 19 undtagen tilladelser, der vedrører oplægning eller anvendelse af overskudsmaterialer på fast form. - - - - <i>Stk. 5.</i> Kommunalbestyrelsen og miljøministeren skal underrette transportministeren, hvis Metroselskabet I/S uanset anmodning herom ikke leverer de oplysninger, der er nødvendige for behandlingen af en sag efter stk. 1-3. Transportministeren skal ligeledes underrettes om meddelte afslag og andre afgørelser, der kan have negativ betydning for fremdriften af etableringen af Cityringen.	
§ 13. Transportministeren bemyndiges til for Metroselskabet I/S ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, herunder i form af rettigheder og servitutter, der er nødvendig til at gennemføre det i denne lov omhandlede anlæg, herunder eventuelle supplerende adgangsveje for stationer eller forberedelser til afgreninger mod stationer uden for Cityringen. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om	13. § 13 affattes således: »§ 13 Transportministeren kan bemyndige Metroselskabet I/S til som anlægsmyndighed at iværksætte ekspropriation efter reglerne i § 30 i jernbaneloven til anlæg af metrolinjer omfattet af denne lov. <i>Stk. 2.</i> Transportministeren kan i helt særlige tilfælde bemyndige Metroselskabet I/S til som anlægsmyndighed at iværksætte ekspropriation i forbindelse med anlæg af

fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen gælder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje. Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger til ekspropriationer.	metrolinje M5 til Lynetteholm i form af fast ejendom, rettigheder og servitutter til nødvendig flytning af ledninger og til sikring af servitutteret til beskyttelse af ledninger i ny placering.«
§ 14. De naturfredningsmæssige hensyn vedrørende anvendelse af arealer i forbindelse med projektering og anlæg af Cityringen varetages alene ved denne lov, herunder den i § 3 beskrevne procedure om VVM-redegørelse m.v. og transportministerens regler, der udstedes efter § 3, stk. 1. <i>Stk. 2.</i> De regler, der udstedes af transportministeren efter § 3, stk. 1, skal lægges til grund ved varetagelsen af de planlægningsmæssige hensyn.	14. § 14 ophæves.
§ 14 b. Når transportministeren fastsætter regler efter § 14 a, fastsætter transportministeren samtidig regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde kompensation til beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 14 a. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.	15. I § 14 b, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »kompensation«: » og/eller aflastning«.
§ 14 <i>Stk. 3.</i> Opnås der ikke en aftale mellem Metroselskabet I/S og den berettigede efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation,	16. I § 14 b, stk. 3, indsættes efter »kompensation«: », aflastning«.

genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2 og § 14 a, stk. 1 og 2.	
§ 14 <i>Stk. 4. Sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.</i>	17. I § 14 b, stk. 4, indsættes efter »kompensation«: », aflastning«.
§ 14 <i>Stk. 5. Kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af stk. 1 og 2 samt erstatning og beløb ydet i forbindelse med genhusning, som er udbetalt eller udbetales af Metro-selskabet I/S i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen, indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser i indtil 1 år efter Cityringens indvielse.</i>	18. I § 14 b, stk. 5 ændres »Cityringens« til: »den pågældende metrolinjes«.
§ 14 d. Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning af udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, som træffes efter byggeloven, lov om miljøbeskyttelse, lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) og lov om planlægning og regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2. <i>Stk. 2.</i> Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning af udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages af Metroselskabet I/S til transportministeren.	19. § 14 d ophæves.

Klage indgives skriftligt til kommunalbestyrelsen, som senest 3 uger efter modtagelse af klagen videresender denne til transportministeren ledsaget af den påklagede afgørelse, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse, og en udtalelse med kommunalbestyrelsens bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter. Klage har ikke opsættende virkning.	
	20. Efter § 14 c indsættes i kapitel 6: »§ 14 e. Anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm, jf. kap.1, kræver ikke dispensation efter § 65, stk. 2, i lov om naturbeskyttelse vedrørende tilstandsændringer af vandløb omfattet af naturbeskyttelseslovens § 3, stk. 1. <i>Stk. 2.</i> Bestemmelser om kommune- og lokalplanlægning i lov om planlægning finder ikke anvendelse ved anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm, jf. kap. 1, for så vidt angår etablering af kontrol- og vedligeholdelsescenter, højbanestation ved v/Prags Boulevard Øst samt højbane og viadukt fra højbanestation v/Prags Boulevard Øst til kontrol- og vedligeholdelsescenter. <i>Stk. 3.</i> Hensynene bag de bestemmelser, der er nævnt i stk. 1, varetages ved gennemførelsen af anlæg af metrolinje M5 til Lynetteholm af Metroselskabet I/S.«
§ 17 a. Transportministerens afgørelser efter § 3, stk. 6, og § 4, stk. 3, kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.	21. § 17 a ophæves.

§ 18. Transportministeren fastsætter tidspunktet for lovens ikrafttræden.	22. I § 18 indsættes som <i>stk. 2</i>: »Stk. 2. Transportministeren fastsætter tidspunktet for ophævelse af hele eller dele af loven.«
	23. <i>Bilag 1</i> ophæves. 24. <i>Bilag 4</i> affattes som bilag 1 til denne lov. 25. Som <i>bilag 5</i> indsættes bilag 2 til denne lov. 26. Som <i>bilag 6</i> indsættes bilag 3 til denne lov. 27. Som <i>bilag 7</i> indsættes bilag 4 til denne lov. 28. Som <i>bilag 8</i> indsættes bilag 5 til denne lov.
	§ 2 I lov om trafikselskaber, jf. lovbekendtgørelse nr. 537 af 19. maj 2025, som ændret ved § 21 i lov nr. 719 af 20. juni 2025, foretages følgende ændringer:
§ 6 a. Trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten inden for trafikselskabet på Sjællands geografiske område, deler takstkompetencen for standardbilletter.	1. I § 6 a indsættes som <i>stk. 2-4</i>: »Stk. 2. På alle rejser til og fra Københavns Lufthavn med offentlig servicetrafik tillægges taksten et lufthavnstillæg på 20 kr. (2025-pl) pr. rejse. Der pålægges ikke lufthavnstillæg på pendlerprodukter, herunder ungdomskort og pensionistkort. Der ydes rabat på lufthavnstillægget svarende til den rabat, der ydes på standardbilletter for kundetyperne barn, ung, pensionist og handicap.

	<i>Stk. 3.</i> På alle rejser til takstzone 4 foretaget på standardbilletten enkeltbillet tillægges taksten et lufthavnstillæg på 20 kr. (2025-pl) pr. rejse. Der pålægges ikke et lufthavnstillæg på enkeltbilletter til takstzone 4, hvis den rejsende har bopælsadresse i Tårnby eller Dragør Kommune. Der ydes rabat på lufthavnstillægget på enkeltbilletter til takstzone 4 svarende til den rabat, der ydes på standardbilletter for kundetyperne barn, ung, pensionist og handicap. <i>Stk. 4.</i> Lufthavnstillægget pristalsreguleres efter takststigningsloftet, jf. § 6 b, stk. 5. <i>Stk. 5.</i> Indtægterne fra lufthavnstillægget tilfalder den udbyder af offentlig servicetrafik, som kunden har anvendt på sidste eller første del af rejsen til eller fra lufthavnen.«
§ 6 d. Transportministeren fastsætter nærmere regler om fravigelse af § 6 b, stk. 1, for pensionistkort inden for trafikskabet på Sjællands geografiske område.	2. Efter § 6 d indsættes: »§ 6 e. Metroselskabet I/S opkræver et kvalitetstillæg på gennemsnitligt 1,23 kr. (2025-pl) pr. rejse med metroen. <i>Stk. 2.</i> Efter idriftsættelse af etape 1 af metrolinje M5 forhøjes kvalitetstillæg efter stk. 1 med yderligere 1 kr. (2025-pl). <i>Stk. 3.</i> Kvalitetstillæggene efter stk. 1 og 2 pristalsreguleres årligt efter takststigningsloftet, jf. § 6 b, stk. 5, første gang i 2026. § 6 f. Trafikskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de

	jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, forpligtes til at indføre en ny takstzone i Nordhavn, der skal omfatte området, hvor de to nye metrostationer bliver placeret, jf. § 5 a, stk. 3. <i>Stk. 2.</i> Den nye takstzone indføres ved idriftsættelse af de to nye metrostationer. § 6 g. Trafikselskabet på Sjælland, Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane I/S og de jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik på kontrakt med staten, forpligtes til at indføre en ny takstzone i Østhavnen, der skal omfatte det område, hvor metrostationer v/Refshaleøen, v/Lynetteholm S og Lynetteholm N bliver placeret. <i>Stk. 2.</i> Den nye takstzone indføres ved idriftsættelse af de nye metrostationer. «
--	---