



## Bilag 14

### Henvendelse fra A/S Øresundsforbindelsen til forslag til lokalplan for Sluseholmen Stationsområde

21-04-2022

Sagsnummer i F2

Dokumentnummer i F2  
1222072

A/S Øresundsforbindelsen (ASØ) har i vedlagte henvendelse af 25. marts 2022 redegjort for, at ASØ ikke er tilfreds med de driftsmæssige aftaler, der skal ligge til grund for løsningen til metroforpladsen til Sluseholmen metro, der er foreslået i forslag til lokalplan for Sluseholmen Stationsområde.

Forvaltningen finder, at lokalplanforslaget bør offentliggøres som det foreligger nu, og at parterne bør nå til enighed om de driftsmæssige aftaler i høringsperioden inden endelig vedtagelse af lokalplanforslaget.

ASØ har med henvendelsen af 25. marts 2022 anmodet om, at deres synspunkter forelægges udvalget i forbindelse med behandlingen af lokalplanforslaget.

#### *Baggrund*

Forslag til lokalplan for Sluseholmen Stationsområde omfatter blandt andet et areal, der ejes af ASØ. Under dette areal ligger en del af tunnelen til togforbindelsen Øresundsforbindelsen, mens overfladen er ubebygget.

I forbindelse med udarbejdelsen af lokalplanen har der mellem de forskellige grundejere, herunder ASØ, været drøftelser om, hvordan metroforpladsen vil kunne indrettes.

Det er endt med, at lokalplanforslaget muliggør, at en del af forpladsen med cykelparkering til metroen kan placeres på en del af ASØ's areal.

Metroforpladser anlægges af Metroselskabet og overdrages efterfølgende til kommunen, der driver pladserne som offentlig vej. Lokalplanen fastlægger derfor også, at en del af lokalplanområdet kan være vejareal. Det har den virkning, at arealet umiddelbart kan konverteres til vejareal. Der skal således ikke efterfølgende træffes beslutning i medfør af vejlovgivningen om, hvorvidt arealet kan være vejareal.

For at kunne gennemføre anlægget af metroforpladsen har Metroselskabet med hjemmel i anlægsloven for metro indledt en ekspropriationsproces. Den vil kunne betyde, at hele det areal, der i lokalplanen er vist som vejareal, bliver eksproprieret. Efter anlægget af pladsen overdrages det eksproprierede areal til kommunen.

ASØ ønsker at beholde det fulde ejerskab til deres arealer for at kunne have fuld kontrol med, hvad der foregår på overfladen over deres tog-tunnel, og til at frilægge tunnelen, når den skal vedligeholdes. ASØ vil

Plan, Analyse, Ressourcer og CO2-  
reduktion  
Njalsgade 13  
2300 København S

EAN-nummer  
5798009809452

gerne indgå en frivillig aftale med Metroselskabet om, hvordan og på hvilke vilkår deres arealer kan udnyttes. Denne aftale vil i givet fald også danne grundlag for kommunens administration efter overtagelse af driften.

Metroselskabet har derimod i samarbejde med kommunen foreslået, at der alene sker en ekspropriation af retten til at råde over overfladearealet. Den form for rådighed er helt sædvanlig ved sådanne typer af anlæg.

Dette er ASØ imidlertid ikke interesseret i, fordi det vil betyde, at forbindelsen skal ansøge kommunen om tilladelser til ændringer og betale for dem. Det vil betyde, at ASØ skal betale for retablering af overflader og cykelparkering, hvis de fjernes i forbindelse med vedligeholdelse af tunnelen.

ASØ's arealer vil dog, også selvom der ikke er cykelparkering mv. på dem, ikke henligge uden til en vis grad at være anlagt med belægninger mv., og derfor vil ASØ have omkostninger af den karakter under alle omstændigheder.

Forvaltningen har oplyst ASØ, at det er vigtigt, at lokalplanforslaget følger den fastlagte tidsplan, således at det sikres, at Metrolinjen kan åbnes som planlagt.

Den endelige løsning af driftsspørgsmålet bør forhandles mellem Metroselskabet og ASØ inden den endelige vedtagelse af lokalplanen, så eventuelle ændringer af pladsen kan indgå i lokalplanen. Lokalplanforslaget foreslås derfor udsendt i høring, hvor tiden vil blive brugt til at forhandle en endelig løsning på plads.

Karsten Biering Nielsen  
Vicedirektør

## **HASTER - INDSIGELSE TIL LOKALPLANSFORSLAG FOR SLUSEHOLMEN STATIONS- OMRÅDE VEDR. KRITISK INFRASTRUKTUR**

På vegne af A/S Øresundsforbindelsen ("**ASØ**") henvender jeg mig i relation til Københavns Kommunes ("**KK**") udkast til lokalplansforslag for Sluseholmen Stationsområde dateret 2. marts 2022 ("**Lokalplansforslaget**"), herunder i forlængelse af ASØ's drøftelser med KK og Metroselskabet ("**MS**") vedr. anvendelsen af ASØ's arealer på matrikel nr. 466 og 467 til brug for bl.a. cykelparkering og vendeplads ved stationsområdet.

### **Generelt**

Indledningsvist skal jeg understrege, at det er vores helt klare opfattelse, at Lokalplansforslaget ikke tager tilstrækkeligt hensyn til ASØ's interesser, herunder driften og vedligeholdelsen af Øresundsbanens jernbanetunnel samt de sikkerhedsmæssige begrænsninger, som gør sig gældende på de overfladiske arealer.

Ligeledes er det vores opfattelse, at planerne om at ekspropriere ASØ's arealer savner det fornødne hjemmelsgrundlag, herunder i særdeleshed fordi:

- (i) det fortsat er muligt at indgå en frivillig aftale med ASØ om anvendelsen af nævnte arealer, og at en ekspropriation ikke vil eller bør stille MS/KK bedre end netop en frivillig aftale;
- (ii) hensynet til etablering af offentlig vej med cykelparkering og vendeplads ikke forekommer at veje tungere end hensynet til at bevare en sikker drift og vedligehold af Øresundsbanen.

Såfremt Lokalplansforslaget offentliggøres, som det foreligger, og såfremt planerne om ekspropriation af ASØ's arealer iværksættes, ser ASØ sig nødsaget til at gøre indsigelse mod lokalplanen henholdsvis modsætte sig gennemførelsen af ekspropriationen.

Jeg skal nærmere begrunde ASØ's synspunkter i det følgende:

### **Vedr. lokalplanens indflydelse på Øresundsbanen og tilhørende arealer**

Som bekendt har KK og ASØ over en længere periode drøftet planerne om anvendelse af ASØ's arealer på matrikel nr. 446 og 467 til brug for cykelparkering og vendeplads. ASØ er generelt (og har hele

Sund & Bælts vigtigste opgave er at gøre det nemmere at være rejsende. Mere end 250.000 kunder benytter hver dag Sund & Bælts trafik anlæg, dvs. Storebæltsforbindelsen, Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen med tilhørende stationer samt havnene i Odde, Ebeltoft, Spodsbjerg og Tårs. Sund & Bælt er et statsejet aktieselskab, der også gennemfører projekteringsarbejdet for en fast forbindelse over Femern Bælt med de tilhørende danske landanlæg. Koncernen ejer ligeledes BroBizz A/S, som tilbyder samlet elektronisk afregning for kørsel på betalingsveje i Skandinavien og Østrig.

tiden været) imødekommende overfor Lokalplansforslagets overordnede formål og ramme - forudsat, at der kunne opnås en løsning, hvorefter ASØ ikke blev eller potentielt bliver pålagt yderligere omkostninger, samt at driften og vedligeholdelsen af Øresundsbanen tilgodeses.

I relation til sidstnævnte bemærkes, at det hele tiden har været fremhævet overfor KK (og MS), at det er af afgørende betydning, at den nye lokalplan sikrer en fortsat sikker drift og vedligeholdelse af Øresundsbanen. Øresundsbanen er således i netop dette område (under matrikel nr. 466 og 467) anlagt som en højtliggende jernbanetunnel, der er designet og konstrueret under den forudsætning, at tunnelen kan vedligeholdes udefra. Det betyder, at anvendelsesmulighederne på de overjordiske arealer er og bør være yderst begrænsede.

Mere konkret kan det oplyses, at jernbanetunnelens konstruktionen ikke er forstærket på den aktuelle strækning, da det ved etablering blev forudsat, at hele tunnelen skal kunne frigraves og repareres efter behov. Det betyder, at tunnelen er underlagt samme vedligeholdelsesstrategi som en bygning over jord. Derudover ligger konstruktionen (som nævnt) meget tæt på terrænoverfladen, hvorved tunnellen fugtisolerings ("tag") kan risikere at blive beskadiget selv med en håndskovl. I det tilfælde kan der opstå utætheder og vandindtrængen til kørestrømsanlægget. Jernbanesikkerheden er altså selv ved små "fejlaktiviteter" meget udsat.

Der kan efter ASØ's opfattelse ikke være tvivl om, at en kommende lokalplan bør respektere og tage højde for disse begrænsninger. Det må være en forudsætning for anvendelsen af ASØ's arealer, at ASØ som ejer bliver involveret i enhver beslutning om enhver aktivitet og installation, der ønskes udført på arealerne.

Det nuværende Lokalplansforslag respekterer ikke efter min opfattelse ovenstående hensyn. Såfremt det ikke berigtes, ser ASØ sig nødsaget til at gøre indsigelse over for lokalplanens vedtagelse.

### **Vedr. planer om ekspropriation**

KK har i email af 9. marts 2022 oplyst, at MS agter at ekspropriere ASØ's arealer i form af et servitut-pålæg om udlæg af arealerne til offentlig vej med det formål at anlægge cykelparkering og vendeplads samt at lade KK drifte og vedligeholde overfladearealerne fremover. Videre oplyses, at gravetilladelser ved fremtidige arbejder på arealerne skal indhentes hos vejmyndigheden, og at ASØ alene vil blive hørt hvis relevant.

Planen om at gennemføre ekspropriation er efter ASØ's opfattelse ikke på linje med de tilkendegivelser, der tidligere er modtaget fra KK og MS. Modsat har der hele tiden været en fælles forståelse for indgå en frivillig aftale, og at ekspropriation ikke var nødvendigt. Det fremgik da også af det tidligere udkast til lokalplansforslag af 4. februar 2022 (side 12), at lokalplanen ikke ville danne grundlag for ekspropriation, ligesom at det var udgangspunktet for parternes seneste møde den 22. februar 2022.

ASØ ønsker med nærværende at understrege, at ASØ fortsat er indstillede på via en frivillig aftale at lade sine arealer blive anvendt, eksempelvis til cykelparkering og vendeplads. Som uddybet ovenfor må det dog være en forudsætning herfor, at der tages tilstrækkeligt hensyn til jernbanetunnelen, og at enhver aktivitet/installation på arealet betinges af ASØ's godkendelse. Derudover må det i øvrigt være omkostningsneutralt for ASØ, der som offentlig ejet virksomhed er forpligtet til at kræve sig rimeligt kompenseret for at afhænde (en del af) sin ejendomsret.

Allerede fordi, der fortsat er en reel mulighed for at indgå en frivillig aftale, er der ikke det nødvendige og proportionelle hjemmelsgrundlag for at gennemføre en ekspropriation. Hertil kommer, at MS reelt ikke opnår noget ved en eventuel ekspropriation, idet ekspropriationen vil og bør tage højde for netop de tekniske og økonomiske forudsætninger, som ASØ stiller krav om som en del af en frivillig aftale.

ASØ stiller derudover spørgsmålstegn ved nødvendigheden i, at cykelparkering og vendeplads placeres lige netop på ASØ's arealer, som er de mest udsatte arealer i området, samt nødvendigheden i, at det er KK, der skal drifte og vedligeholde arealerne. Hensynet til at etablere en cykelparkering og vendeplads, og at lade KK drifte og vedligeholde denne, forekommer ikke at veje tungere end hensynet til at bevare en sikker drift og vedligeholdelse af Øresundsbanens jernbanetunnel.

På ovenstående baggrund kan det konstateres, at en ekspropriation både er unødvendig og uproportional og derfor også savner den fornødne hjemmel.

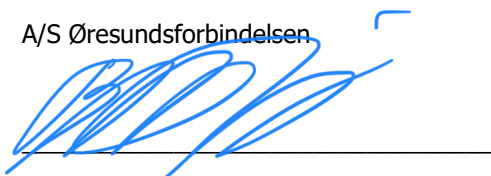
Såfremt KK er uenige heri, bedes der redegjort nærmere herfor. Under alle omstændigheder bedes redegjort for dels baggrunden for Lokalplanforslagets nye tilgang til ekspropriation, og dels hvorfor der ikke i den forbindelse tages stilling til de konkrete anvendelsesbegrænsninger, som løbende har været fremhævet af ASØ.

-0-

I lyset af ovenstående imødeser ASØ venligst en snarlig tilbagemelding fra KK. Der tages for god ordens skyld forbehold for yderligere bemærkninger og indsigelser, herunder når Lokalplansforslaget offentliggøres

Med venlig hilsen

A/S Øresundsforbindelsen



Bjarne Jørgensen

Teknisk Direktør