

Udkast til

**Forslag**  
til  
**Lov om ændring af lov om en Cityring**

(Afgrening til Nordhavnen)

**§ 1**

I lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring foretages følgende ændringer:

1. Efter § 5 indsættes:

”Kapitel 3 a

*Afgrening til Nordhavnen*

**§ 5 a.** Transportministeren bemyndiges til at træffe dispositioner efter denne lov om udvidelse af Cityringen med en afgrening til Nordhavnen.

*Stk. 2.* Kort over udvidelse af Cityringen med afgreningen til Nordhavnen fremgår af lovens bilag 2.

*Stk. 3.* Lovens §§ 3- 6, samt § 7, stk. 2-5, finder ikke anvendelse på afgreningen af Cityringen til Nordhavnen.

**§ 5 b.** Metroselskabet I/S forestår projektering, anlæg og drift af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen. Driften af afgreningen til Nordhavnen foregår som en integreret del af driften på den øvrige Cityring, jf. § 2.

**§ 5 c.** Metroselskabet I/S skal i overensstemmelse med udbudsreglerne foretage udbud af anlæg, drift og vedligehold af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen. Afgreningen af Cityringen til Nordhavnen skal som den øvrige del af Cityringen ejes af Metroselskabet I/S, jf. § 5, stk. 1.

*Stk. 2.* Efter afholdelse af udbud og inden Metroselskabet I/S indgår kontrakter om anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, forelægger Metroselskabet I/S sin indstilling med henblik på godkendelse heraf for transportministeren og Københavns Kommune.

*Stk. 3.* Kontrakter om anlæg af afgreningen til Nordhavnen efter stk. 2 kan kun indgås, hvis der er enighed herom mellem transportministeren og Københavns Kommune.

**§ 5 d.** Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til anlæg og drift, der ikke er nødvendige i forbindelse med afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, og som staten og Københavns Kommune har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelse af anlægget, jf. § 5 b. Tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte option.

*Stk. 2.* Uforudsete udgifter og fordyrelser, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 54,5 % og staten med 45,5 %.

*Stk. 3.* De i stk. 1 og 2 nævnte betalinger omfatter betaling til anlægsomkostninger og i givet fald til drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

**§ 5 e.** Udgifter som følge af krav fra en myndighed, herunder som følge af internationale krav, EU-retlige krav eller national lov, herunder jernbanesikkerhedsmæssige krav i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 54,5 % og staten med 45,5 %.

**§ 5 f.** Udgiften til eventuelle nødvendige tilpasninger af vandforsyningsnettet i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 54,5 % og staten med 45,5 %.

*Stk. 2.* Kommunen er forpligtet til at føre afløbsledninger frem til tilslutningspunkter lige uden for hver stations- og skaktkonstruktion i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen. 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 54,5 pct. og staten med 45,5 pct.

**§ 5 g.** Bestemmelsen i § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, jf. § 5 a.”

**2.** Efter bilag 1 indsættes *bilag 2*, der affattes som bilag 1 til denne lov.

## **§ 2**

Loven træder i kraft den xx 2013.

”Bilag 2

Kort over udvidelse af Cityringen med  
afgreningen til Nordhavnen



## **Bemærkninger til lovforslaget**

### *Almindelige bemærkninger Indholdsfortegnelse*

#### *Indhold*

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund.....	5
1.1. Indledning .....	5
1.2. Baggrund .....	5
1.2.1. Politisk aftale af 20. juni 2012 om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv.....	5
1.2.2. Aftale mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om anlæg og drift af en afgang til Nordhavnen fra Cityringen .....	6
2. Lovforslagets indhold .....	7
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommune og regioner .....	8
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.....	9
5. Administrative konsekvenser for borgerne .....	9
6. Miljømæssige konsekvenser .....	9
6.1. VVM-processen .....	10
6.2. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen .....	10
6.2.1. Trafikale forhold.....	10
6.2.2. Naturforhold .....	11
6.2.3. Kulturhistoriske forhold.....	11
6.3. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen.....	11
6.3.1. Trafikale forhold.....	11
6.3.2. Støj .....	11
6.3.3. Vibrationer .....	12
6.3.4. Naturforhold .....	13
6.3.5. Kulturhistoriske forhold.....	13
7. Forholdet til EU-retten .....	13
8. Høring over lovforslaget.....	14
9. Sammenfattende skema .....	14

## *1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund*

### *1.1. Indledning*

Lovforslaget indebærer, at Cityringen kan udvides med en afgrening til Nordhavnen. Afgreningen skal anlægges af Metroselskabet I/S som en integreret del af anlægsarbejderne på Cityringen. Afgreningen til Nordhavnen omfatter en tunnel fra Cityringens sporskifte-kammer ved Øster Søgade, der går til en dyb station i tilknytning til den ny nordlige adgang til Nordhavns S-togsstation, og derfra videre ud i byudviklingsområdet til en endestation på højbane ved Orientkaj. Linjen vil senere kunne forlænges til en evt. yderligere byudvikling i Nordhavnen, men en forlængelse er ikke omfattet af lovforslaget. Afgreningen skal drives og vedligeholdes af Metroselskabet I/S som en integreret del af Cityringen.

### *1.2. Baggrund*

Der er foretaget et større udredningsarbejde om afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, jf. ”Cityringen, Udredning om en afgrening til Nordhavnen”, oktober 2011.

På baggrund af udredningen blev der indgået en aftale mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om at igangsætte de forberedende arbejder for en afgrening til Nordhavnen. Aftalen blev tiltrådt af de tre parter bevilgende myndigheder, jf. for statens vedkommende aktstykke 50 af 9. februar 2012. Med aftalen fik Metroselskabet I/S hjemmel til at mellemfinansiere udgifter for 96 mio. kr. til de forberedende arbejder som et udlæg.

De forberedende aktiviteter omfattede, bl.a. gennemførelse af udbud og indgåelse af kontrakter om rådgiverydelser, indgåelse af kontrakt om gennemførelse af geotekniske undersøgelser, ydelse af faglig bistand til Københavns Kommunes udarbejdelse en VVM-undersøgelse med tilhørende kommuneplantillæg, forberedelse af grundlaget for udbud og indgåelse af kontrakter om anlæg og transportsystem og indgåelse af kontrakter om og gennemførelse af nødvendige ændringer på Cityringsprojektet, herunder især kontrakt om en ændret udformning af sporskifte-kammeret under Øster Søgade med henblik på at omdanne dette kammer til et udfletningskammer for afgreningen til Nordhavnen, og andre forberedende aktiviteter.

#### *1.2.1. Politisk aftale af 20. juni 2012 om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv.*

Af Aftale af 20. juni 2010 om bedre cykeltrafik og ny metro til Københavns Nordhavn mv. mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti, fremgår følgende:

#### **”Metro til Københavns Nordhavn**

*Parterne er enige om, at der skal etableres en metrolinje til Københavns Nordhavn, som kan sikre en attraktiv kollektiv trafikbetjening af dele af Østerbro og Nordhavnen.*

*En ny bydel er på vej i Nordhavnen, og etablering af en metrolinje som en afgrening fra Cityringen til Nordhavnen vil sikre området og de mange beboere og erhvervsdrivende, der i løbet af de kommende år vil bosætte sig i området, en effektiv og miljøvenlig transportform, og dermed medvirke til et markant løft af den kollektive trafik.*

*Metrolinjen til Nordhavn vil indgå som en integreret del af Cityringen. Det betyder, at der skabes direkte forbindelse mellem de nye byudviklingsområder og de centrale bydele, herunder de centrale stationer med mange forbindelser til den øvrige kollektive trafik.*

*Der er både økonomiske og miljø- og byplanmæssige fordele ved at lave en metrolinje til Nordhavnen*

nu frem for senere. Anlægget bliver ca. 300 mio. kr. billigere, fordi der i forvejen arbejdes på Cityringen. Der vil desuden blive færre gener for naboer til byggeriet, og der vil være færre forstyrrelser i driften for passagererne på Cityringen.

Parterne er enige om, at disse fordele skal søges udnyttet, og har allerede i Aftale om elektrificering af jernbanen mv. af 7. februar 2012 besluttet, at Metroselskabet igangsætter forberedende arbejder frem til medio 2012 inden for en ramme på 96 mio. kr. Det fremgår endvidere af aftalen, at parterne medio 2012 skal tage stilling til, om der kan prioriteres midler til et statsligt bidrag til anlægget af en afgang fra Metrocityringen til Nordhavnen i København.

Metroselskabet og By & Havns beregnede samlede anlægsoverslag for projektet er 2,9 mia. kr. (inkl. 30 pct. reserve). Projektet udføres i regi af Metroselskabet og Metroen til Nordhavn og kan stå færdig i 2019. Finansieringen af projektet tilvejebringes gennem ejerbidrag fra Københavns Kommune og staten, passagerindtægter og indtægter ved salg af ejendomme mv.

Parterne noterer sig, at der er enighed med Københavns Kommune om, at ejerfordelingen mellem kommunen og staten til Nordhavnsmetroen bliver med 45,5 pct. til staten og 54,5 pct. til kommunen.

Parterne er enige om, at der nu afsættes et statsligt bidrag på 328 mio. kr. til etableringen af en ny metrolinje til Nordhavn. Heraf indskydes 137 mio. kr. i 2012 i Metroselskabet og de resterende 191 mio. kr. reserveres som en statslig reserve.

Det statslige bidrag finansieres af besparelserne på Signalprogrammet som følge af budgetanalysen vedr. udgifterne til styring mv. af Signalprogrammet.”

#### *1.2.2. Aftale mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om anlæg og drift af en afgang til Nordhavnen fra Cityringen*

Efter den politiske aftale af 20. juni 2012 om bl.a. en ny metro til Københavns Nordhavn, jf. afsnit 1.2.1, er der mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune indgået en aftale om metroatgangen til Nordhavnen. Aftalen er godkendt af de tre parters bevilgende myndigheder og blev underskrevet af de tre parter i september 2012. Aftalen indeholder bl.a. en ejeraftale, som i forlængelse af, at parterne i februar 2012 aftalte at igangsætte den første del af de forberedende arbejder inden for en ramme på 96 mio. kr. (2012-priser) fastslår, at Metroselskabet I/S kan fortsætte og afslutte de forberedende arbejder m.v. inden for et yderligere beløb på 40 mio. kr. (2012-priser).

Det fremgår bl.a. af aftalen mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune, at:

”Formålet med anlæg af afgang til Nordhavnen nu er:

- at opnå en forbedring af den samlede kollektive transport i Hovedstaden ved at forsyne en ny stor bydel i Nordhavnen med en højklasset metrolinje,
- at medvirke til en forøgelse af antallet af passagerer i den kollektive trafik
- at gøre udviklingen af den nye bydel i Nordhavnen mere attraktiv og derved medvirke til en hurtigere udbygning og til at sikre en højere kvalitet af denne bydel,
- at medvirke til at øge beskæftigelsen, dels gennem stimulering af private investeringer i den nye bydel, dels gennem en forøgelse af egentlige anlægsaktiviteter. Det vurderes, at der i perioden 2012-2019 vil kunne skabes op til 4.000 nye job som direkte og indirekte effekt af anlægsarbejdet.
- at opnå en synergieffekt, som kan nedbringe omkostningerne ved anlæg af afgang til Nordhavnen væsentligt uden at indebære forsinkelse af anlægget af Cityringen. Synergieffekten kan opnås gennem en fysisk og tidsmæssig koordinering af anlægget af afgang til Nordhavnen med

*anlægsarbejderne på Cityringen. Synergieffekten og dermed besparelserne opnås bl.a. gennem en mere hensigtsmæssig udformning af det samlede anlæg, hvor Cityringens sporskiftekammer omdannes til et udfletningskammer, således at både konstruktioner og byggelads udnyttes til begge anlæg.*

- *at mindske indgrebet i driften af Cityringen i forbindelse med anlæg og senere åbning af en afgrening til Nordhavnen til en ganske kort periode. En senere etablering uden forberedende tiltag på nuværende tidspunkt vurderes at medføre reduceret drift på Cityringen i omkring seks år. Såfremt alene udfletningskammeret etableres på nuværende tidspunkt, vurderes en senere etablering af afgreningen til Nordhavnen at medføre reduceret drift med énvejskørsel på Cityringen i omkring et år.”*

Som det blev aftalt for første del af de forberedende arbejder, forudsættes Metroselskabet I/S' omkostninger til de resterende forberedende aktiviteter midlertidigt afholdt af Metroselskabet I/S som udlæg under Cityringsprojektet, men permanent finansieret under selskabets anlægsbudget for afgreningen til Nordhavnen, når gennemførelsen af projektet er godkendt.

Såfremt det besluttes ikke at gennemføre anlægget, forudsættes omkostningerne afholdt af Metroselskabet I/S. En forlængelse af tilbagebetalingstiden for selskabets gæld som følge heraf, skønnes at være på ca. 1 år.

Omkostningerne til en del af de forberedende aktiviteter vil kunne nyttiggøres, selv om afgreningen til Nordhavnen først gennemføres på et senere tidspunkt. Det gælder særligt ændring af sporskiftekammeret ved Øster Søgade til et udfletningskammer og gennemførelse af de geotekniske undersøgelser.

Afgreningen til Nordhavnen vil ifølge udredningen koste 2.460 mio. kr. inklusiv 10 pct. reserve (2012-priser) – med 30 pct. reserve er anlægsudgiften på 2,9 mia. kr., jf. ovenfor i afsnit 1.2.1.

Ved aktstykke 115 af 16. august 2012, er der givet bevillingsmæssig hjemmel til at indskyde 137 mio. kr. i Metroselskabet I/S som statens andel til etablering af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, samt til at der afsættes en central reserve til projektet på 191 mio. kr.

## *2. Lovforslagets indhold*

Lovforslaget indeholder forslag om både projektering, anlæg og drift af en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Nordhavnen.

Lovforslaget indeholder hjemmel til, at Cityringen udvides til også at omfatte afgreningen til Nordhavnen.

Der indsættes således et nyt kapitel i lov om en Cityring om afgreningen til Nordhavnen. Det nye kapitel fastslår, at transportministeren bemyndiges til at træffe dispositioner i henhold til loven om en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Nordhavnen, og at Metroselskabet I/S skal forstå projektering, anlæg og drift af afgreningen samt at driften skal foregå som en integreret del af Cityringen.

Det fastslås desuden, at §§ 3-6 samt § 7, stk. 2-5, i lov om en Cityring, ikke finder anvendelse på afgreningen til Nordhavnen.

Det skyldes, at de særlige regler om udarbejdelse af VVM og godkendelse af anlægget ikke finder anvendelse på udvidelsen af Cityringen med en afgrening til Nordhavnen, idet VVM processen for anlægget følger de almindelige regler i planlovgivningen, idet det er Københavns Kommune, der som planmyndighed udarbejder kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering og som giver VVM-tilladelsen til bygherren.

På grund af anlæggets sammenhæng med den øvrige Cityring vil nogle af anlægsopgaverne af såvel tekniske som funktionelle og sikkerhedsmæssige grunde ikke kunne adskilles fra Cityringen. Det vil derfor kunne komme på tale i overensstemmelse med gældende udbudsregler at undtage fra udbudspligten for visse opgaver, fx levering af styresystemet. Anlæg af den basale infrastruktur, fx anlæg af tunneller vil derimod skulle udbydes efter de normale udbudsprocedurer. Der henvises til de særlige bemærkninger til den foreslåede § 5 c.

Desuden kræver indgåelse af kontrakter om afgreningen til Nordhavnen kun tilslutning fra staten og Københavns Kommune og ikke fra Frederiksberg Kommune.

Det er ligeledes kun staten og Københavns Kommune, der skal betale for eventuelle uforudsete udgifter og fordyrelser, samt udgifter som følge af skærpede myndighedskrav, tilpasninger til vandforsyningsnettet og fremførsel af afløbsledninger til tilslutningspunkter lige uden for hver stations- og skaktkonstruktion i forbindelse udvidelse af Cityringen med en afgrening til Nordhavnen.

### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommune og regioner

Afgreningen til Nordhavnen vil ifølge udredningen koste 2.460 mio. kr. inklusiv 10 pct. reserve (2012-priser), jf. tabel 1.

**Tabel 1. Anlægsøkonomi for afgreningen af Cityringen til Nordhavnen.**

Anlægsøkonomi (mio. kr. afrundet til hele 10 mio. kr., medio 2012-niveau)	Nordhavnsafgrening ved 10 pct. reserve
Bygge- og anlægsarbejder	1.320
Transportsystem, anlæg	430
Andre arbejder og udgifter	50
Overordnede generelle omkostninger	430
Basisoverslag	2.230
Reserver – 10 pct.	220
Samlet anlægsoverslag	2.460
Samlet overslag omregnet til nutidsværdi medio 2012	2.190



Anlægsomkostningerne per kilometer vil gennemsnitligt blive cirka 20 procent lavere for afgreningen end for Cityringen. Det skyldes først og fremmest, at der er tale om integration af afgreningen til Nordhavnen i Cityringen, så der bl.a. ikke er behov for at anlægge et nyt Kontrol- og Vedligeholdelsescenter på afgreningen, og at en del af strækningen er højbane. Men det skyldes også, at Cityringens sporskiftekammer ved Øster Søgade kan omdannes til et afgreningskammer, således at der kan spares konstruktionsomkostninger og omkostninger til byggepladsen, som kan anvendes til begge anlæg. Besparelsen alene som følge af integreringen af anlægsarbejderne vurderes til at udgøre omkring 300 mio. kr.

Når der tages hensyn til, at omkostningerne vil falde over nogle år, svarer det til ca. 2.190 mio. kr. i 2012-priser, under forudsætning af en realrente på 3 pct. pr. år og med en tidshorisont på 50 år. I det samlede anlægsoverslag herover er der inkluderet en reserve på 10 pct. til uforudsete udgifter. Det endelige ankerbudget kendes først, når anlægget har været i udbud, og der efter ejernes godkendelse indgås kontrakt, hvilket forventes at ske primo 2014. Den endelige anlægssum foreligger, når Metroselskabet I/S aflægger anlægsregnskab ved projektets afslutning.

Finansiering tilvejebringes via øgede passagerindtægter på 1.080 mio. kr. (nettodriftsoverkud) samt bidrag fra Udviklingsselskabet By og Havn I/S på 900 mio. kr. (ejendombidrag og OPP-bidrag.) Herudover via et ejerbidrag fra Københavns Kommune og staten på i alt 300 mio. kr., som fordeles ift. ejerandelene på 54,5 pct. til Københavns Kommune og 45,5 pct. til staten.

Københavns Kommune har i 2012 indskudt 163 mio. kr. og staten har i 2012 indskudt 137 mio. kr., jf. aktstykke 115 af 16. august 2012.

Parterne har derudover reserveret midler til en central reserve for projektet. Staten har reserveret 191 mio. kr. og Københavns Kommune har reserveret 137 mio. kr. Staten anvender ny anlægsbudgettering og den statslige reserve på 191 mio. kr. er således en yderligere 20 pct. reserve, idet indskuddet på 137 mio. kr. var inklusiv en 10 pct. reserve. Der er således fra statens side samlet afsat en reserve på 30 pct. i overensstemmelse med ny anlægsbudgettering.

De angivne reserver gælder, hvis de var blevet indbetalt til Metroselskabet I/S medio 2012. I tilfælde af, at indbetalingen helt eller delvis sker på et senere tidspunkt, skal beløbene fremskrives med anlægssindekset samt forrentes med en realrente på 3 pct. pr. år.

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

Lovforslaget medfører ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

Forslag til tillæg til kommuneplan 2011 for Københavns Kommune om metro til Nordhavn med tilhørende VVM-redegørelse og miljøvurdering indgår som planlægningsmæssig forudsætning for anlæg af afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen. Med tillægget forventer Københavns Kommune at vedtage en retningslinje for anlæg af metro til Nordhavn.

I overensstemmelse med kravene til VVM-redegørelse og miljøvurdering er miljømæssige konsekvenser og påvirkninger af omgivelserne beskrevet og vurderet med hensyn til en række forhold. Selve VVM-processen er beskrevet nedenfor i afsnit 6.1. De væsentligste miljømæssige forhold er beskrevet i afsnit 6.2. for driftsfasen og i afsnit 6.3. for anlægsfasen.

### *6.1. VVM-processen*

Fra den 1. marts 2012 til den 13. april 2012 gennemførte Københavns Kommune en for-offentlighedsfase og scoping, hvor borgere og berørte myndigheder kunne komme med ideer og forslag til, hvilke miljøforhold og undersøgelser, der burde indgå i VVM-redegørelsen.

På baggrund af høringsperioden blev der udarbejdet en hvidbog, som sammenfattede kommunens vurdering af de indkomne bemærkninger. Hvidbogen blev tiltrådt af Borgerrepræsentationen den 20. juni 2012.

Københavns Kommune har med udgangspunkt i den forudgående høring udarbejdet et forslag til kommuneplantillæg med VVM-redegørelse og miljøvurdering for metro til Nordhavn. Borgerrepræsentationen besluttede den 20. september 2012 at sende planforslaget i høring fra den 1. oktober til den 30. november 2012. Når høringen er slut skriver Københavns Kommune en hvidbog ud fra de modtagne høringssvar. Hvidbogen samt det endelige planforslag for metro til Nordhavn forventes politisk behandlet og vedtaget i foråret 2013.

### *6.2. Miljømæssige konsekvenser i driftsfasen*

#### *6.2.1. Trafikale forhold*

Nordhavnsmetroen vil medvirke til at løse behovet for persontransport i den nye bydel i Nordhavn og vil hermed indirekte bidrage til at reducere behovet for lokal personbiltransport. Når den nye bydel i indre Nordhavn og de stationsnære områder nord herfor er udbygget, forventes det, at ca. 6.300 personer pr. døgn vil stige på ved v/Orientkaj og ca. 4.300 ved Nordhavn metrostation.

#### *6.2.1. Støj og vibrationer*

I driftsfasen forventes der ikke nogen væsentlig støj fra metrotrafikken. Ingen eksisterende bygninger vil blive belastet med støj fra metrotrafik på højbanen over den vejledende støjgrænse på 64 dB. Det vurderes, at støjgrænserne vil kunne overholdes til nyt nabobyggeri, når udbygningen af Nordhavnen skrider frem.

Ventilationsanlæg og andre faste anlæg ved stationerne indrettes således, at grænseværdier for støj i omgivelserne overholdes. Der vil ikke være støj fra ventilationsristen i Krauseparken under normal drift.

Der vil ikke være overskridelser af grænseværdier for bygningsskadelige vibrationer, komfortvibrationer eller infralyd i driftsfasen.

Sporene i tunnelerne vil blive befæstede på en måde, så kørslen med metrotog heller ikke giver anledning til overskridelse af grænseværdier for strukturlyd.

### 6.2.2. Naturforhold

Drift af metroen vil ikke påvirke dyre- eller plantelivet.

### 6.2.3. Kulturhistoriske forhold

Højbanen i Nordhavn vil blive et markant element i den fremtidige nye bydel i Nordhavnen. Strækningen på 160 m med åben rampe og dæmning vil udgøre en markant barriere.

### 6.3. Miljømæssige konsekvenser i anlægsfasen

Et stort anlægsprojekt som afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen anlagt i de centrale dele af København vil uundgåeligt påvirke omgivelserne i anlægsfasen. Anlægsarbejdet vil således generere øget lastbiltrafik og medføre støj og vibrationer omkring byggepladserne samt påvirke natur- og kulturforhold.

Disse påvirkninger er vurderet som led i udarbejdelsen af Københavns Kommunes VVM-redegørelse. Omfanget af øget lastbilkørsel er heri vurderet på grundlag de forventede transportmængder og støj- og vibrationspåvirkning baseret på støj- og vibrationsberegninger, men uden at der foreligger et detaljeret anlægsprojekt og uden detaljeret kendskab til den kommende entreprenørs anlægsmetoder. Det er væsentligt at dette medtages ved myndighedernes behandling af de nødvendige tilladelser til anlægsarbejdernes gennemførelse, som vil skulle baseres på VVM-redegørelsen.

#### 6.3.1. Trafikale forhold

På grundlag af de i VVM-redegørelsen indeholdte vurderinger forventes det, at omfanget af jordtransporter til skaktbyggepladsen i Krauseparken gennemsnitligt vil være på ca. 20 lastbiler i døgnet i den periode på nogle måneder, hvor der graves ud til skakten. I den resterende anlægsperiode vil lastbiltrafikken være mindre.

For at mindske generne for beboere og andre lokale trafikanter og skabe størst mulig trafiksikkerhed vil Københavns Kommune i samarbejde med Københavns Politi og Metroselskabet I/S fastlægge lastbilruter mellem Strandboulevarden og Krauseparken. Det er muligt, at der i den forbindelse vil ske mindre ombygninger af lokalvejene. Eventuelle gener fra ventende lastbiler vil blive imødegået ved etablering af et venteområde uden for de tætte boligkvarterer, ligesom ind- og udkørsel af lastbiler til og fra byggepladsen vil blive dirigeret af portvagter/flagmænd efter behov.

Til og fra byggepladsen i Nordhavnen er det i VVM-redegørelsen vurderet, at der gennemsnitligt vil køre ca. 20 lastbiler i døgnet i den periode på 4-5 år, hvor stationen skal etableres. Dog vil der i den periode på ca. et år, hvor tunnelboringen finder sted, gennemsnitligt køre ca. 200 lastbiler i døgnet. Det opborede materiale ("muck") fra tunnellerne forventes kørt ca. 2 km til deponering i Nordhavnen.

Der vil blive sikret trafikale forbindelse til Aarhusgadekvarteret i hele anlægsperioden, ligesom der også vil blive sikret trafikale forbindelse mellem Industrivej og Orientkaj.

#### 6.3.2. Støj

På grundlag af de i VVM-redegørelsen indeholdte vurderinger forventes det, at det i perioder ikke vil være muligt at overholde grænseværdierne for bygge- og anlægsstøj ved beboelser i både dag- og nattetimer. Det gælder bl.a. i forbindelse med etableringen af byggegrubeindfatningen til skakten i

Krauseparken og til stationen ved Nordhavn samt i forbindelse med tunnelboringen, hvor der vil skulle arbejdes i døgndrift.

Særligt vil det i Krauseparken på grund af de snævre pladsforhold være nødvendigt at arbejde tæt på boliger med støjende entreprenørmaskiner, herunder formentlig sekantpæle maskiner. I Nordhavnen vil byggepladsen ligge i større afstand fra boliger. Ved byggepladsen i Nordhavnen vil kontorblokkene i Sundkrogsgade i perioder blive belastet med støjniveauer ud over grænseværdierne i den normale arbejdstid.

I VVM-redegørelsen er det derfor forudsat, at støjbelastningen i omgivelserne vil blive søgt reduceret gennem støjafskærmning samt optimering af arbejdsmetoder. Det forudsættes endvidere, at naboer til byggepladser vil blive informeret forud for planlagte aktiviteter, der støjer særligt, og at støjforholdene løbende overvåges.

I VVM-redegørelsen er der særlig fokus på støjbelastningen af de nærliggende småbørnsinstitutioner ved byggepladsen i Krauseparken. Det tilkendegives, at såfremt generende støj i institutionerne ikke kan undgås i perioder, kan det komme på tale at afhjælpe støjproblemerne på anden vis, f.eks. ved midlertidig omplacering af udendørs sovepladser eller opstilling af støjafskærmning på institutionens areal. Konkrete løsninger vil blive aftalt mellem Københavns Kommune, Metroselskabet I/S og den berørte institution.

Ligeledes er det i VVM-redegørelsen tilkendegivet, at der for særligt udsatte beboere, hvis hverdag generes væsentligt, f.eks. søvn efter nattearbejde, barsel, hjemmearbejde mm., kan blive tale om at tilbyde midlertidige opholdsrum i dagtimerne.

Da det af VVM-redegørelsen fremgår, at det må forventes, at støjniveauerne både i dagtimer og nattetimer i periode vil overstige støjgrænserne for bygge- og anlægsarbejder, og da det ikke forventes, at de nævnte støjreducerende tiltag vil kunne nedbringe støjen til under støjgrænserne, er det forudsat, at der udstedes de nødvendige dispensationer og tilladelser, således at anlægsarbejdet kan gennemføres med effektive anlægsmetoder, der begrænser varigheden af de perioder, hvor støjen uundgåeligt vil overstige grænseværdierne. Det er herved forudsat, at der forud gennemføres relevante støjbegrænsede tiltag.

### *6.3.3. Vibrationer*

Ved anlæg af Nordhavnsmetroen forventes ingen eller meget få bygningskader som følge af vibrationer.

Det forventes ikke, at vibrationsniveauet eller det strukturbårne lydniveau for kørsel med arbejdstog vil overskride grænseværdierne.

For særligt udsatte beboere, hvis hverdag generes væsentligt, f.eks. søvn efter nattearbejde, barsel, hjemmearbejde mm., kan der evt. tilbydes midlertidige opholdsrum i dagtimerne.

Naboer vil blive informeret forud for planlagte aktiviteter, der kan medføre generende vibrationer.

Vibrationer fra passage af tunnelboremaskinen kan være generende i overliggende boliger og virksomheder, men varigheden for den enkelt bygning vil normalt være begrænset til ca. 4 døgn pr. tunnelrør.

Anlægsarbejderne giver anledning til en generelt forhøjet vibrationsbelastning ved Krauseparken, der kan medføre gener. Det er beregnet, at grænseværdien for bygningskadelige vibrationer ikke vil blive overskredet.

Ved boring af sekantpæle i Krauseparken, kan der i en længere periode forekomme mindre overskridelser af grænseværdien for komfortvibrationer i de nærmeste boliger. Udgravning og betonarbejder kan også i perioder overskride grænseværdier for vibrationskomfort.

Anlægsarbejderne giver anledning til en generelt forhøjet vibrationsbelastning ved Nordhavn Station og udgravning og betonarbejder kan overskride grænseværdier for vibrationskomfort i mindre antal omfang.

#### *6.3.4. Naturforhold*

I den nordligste del af Nordhavn findes en bestand af grønbroget tudse, der er optaget på EF-habitatdirektivets bilag IV og derfor er særligt beskyttelseskrævende. Arten er ikke fundet i projektområdet, men den kan vandre langt. For at forhindre grønbroget tudse i at bevæge sig ind på arbejdspladsen, opsættes der paddehegn omkring arbejdspladsen i anlægsperioden.

#### *6.3.5. Kulturhistoriske forhold*

Der er ingen fredede fortidsminder, kirker eller fredede bygninger, der vil blive påvirket af Nordhavnsmetroen.

Københavns Museum vil forud for anlægsarbejdet vurdere, om det er nødvendigt at gennemføre arkæologiske undersøgelser i dele af projektområdet.

Placeringen af Nordhavn station vil betyde, at to bevaringsværdige bygninger i Århusgade må fjernes.

### *7. Forholdet til EU-retten*

Forslaget skal overholde gældende EU-krav vedrørende udbud af offentlig servicetrafik (Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70) (PSO-forordningen) samt EU' udbudsregler for offentlige kontrakter (Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv nr. 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter (udbudsdirektivet) samt (Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv nr. 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ("forsyningsvirksomhedsdirektivet").

Det forhold, at staten med denne lov overlader Metroselskabet I/S en række opgaver, er derfor ikke i sig selv omfattet af EU's udbudsregler.

## 8. Høring over lovforslaget

Lovforslaget er sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro ,Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Danmarks naturfredningsforening, Dansk arbejdsgiverforening, Dansk byggeri, Dansk cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Handicap forbund, Danske handicaporganisationer, Dansk jernbaneforbund, Dansk ledningsejerforum, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Havne, Danske Havnevirkksomheder, Danske Regioner, DI Transport: transport@di.dk, DSB, Energinet.dk, Fagligt Fælles Forbund, Frederiksberg Kommune, Friluftsrådet, Håndværksrådet, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Landsorganisationen i Danmark, Metroselskabet, Movia, NOAH-Trafik, Rådet for Bæredygtig Trafik, Trafikselskaberne i Danmark og Udviklingselskabet By & Havn I/S.

## 9. Sammenfattende skema

### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Det samlede anlægsoverslag for projektet er 2.190 mio. kr. (medio 2012-niveau ved 10 pct. reserve). Finansiering tilvejebringes via øgede passagerindtægter (nettodriftsoverskud) samt bidrag fra Udviklingselskabet By og Havn I/S (ejendomsbidrag og OPP-bidrag.) Herudover via et ejerbidrag fra Københavns Kommune og staten på i alt 300 mio. kr. som fordeles ift. ejerandelene på 54,5 pct. til Københavns Kommune og 45,5 pct. til staten. Staten har i 2012 indskudt 137 mio. kr. og afsætter 191 mio. kr. som en statslig reserve, jf. aktstykke 115 af 16. august 2012. Københavns Kommune har indskudt 163 mio. kr. i 2012 og afsætter en reserve på 137 mio. kr.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen

Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Afgreningen understøtter mulighederne for bæredygtig transport, der på sigt vil kunne reducere udledningen af CO <sub>2</sub> .	Konsekvenserne er vurderet i Københavns Kommunes VVM-redegørelse og miljøvurdering. Der vil blive iværksat diverse tiltag for at generne i anlægsfasen vil blive mindsket.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget skal overholde gældende EU-krav vedrørende udbud af offentlig servicetrafik (Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70) (PSO-forordningen) samt EU' udbudsregler for offentlige kontrakter (Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv nr. 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter (udbudsdirektivet) samt (Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv nr. 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester ("forsyningsvirksomhedsdirektivet")).	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser*

*Til § 1*

Til nr. 1

Der foreslås indsat et nyt kapitel 3 a. Kapitlet omhandler afgreningen til Nordhavnen.

#### *Til § 5 a*

Den foreslåede bestemmelse i § 5 a bemyndiger transportministeren til at træffe bestemmelser i henhold til denne lov om udvidelse af Cityringen med en afgrening til Nordhavnen. Ministerens beføjelser er begrænset af, at Metroselskabet I/S er tillagt beføjelser, jf. den foreslåede § 5 b.

#### *Til § 5 b*

Det foreslås i § 5 b, at Metroselskabet I/S forestår projektering, anlæg og drift af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen. Driften af afgreningen til Nordhavnen skal foregå som en integreret del af den øvrige Cityring, jf. § 2 i loven. Metroselskabet I/S får således ansvaret for den samlede metro, dvs. både den allerede anlagte metro (etape 1-3) samt den samlede Cityring inklusiv den her foreslåede afgrening til Nordhavnen.

#### *Til § 5 c*

Det følger af § 5 c, stk. 1, at Metroselskabet I/S skal overholde udbudsreglerne i forbindelse med indgåelse af kontrakter vedrørende anlæg, drift og vedligehold af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen.

Udbudsreglerne fremgår af tilbudsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1410 af 7. december 2007, som ændret ved § 2 i lov nr. 618 af 14. juni 2011, samt af udbudsdirektivet og forsyningsvirksomhedsdirektivet, jf. afsnit 7 i de almindelige bemærkninger.

Som udgangspunkt vil alle opgaver omfattet af udbudsreglerne således skulle udbydes. Der findes dog forskellige undtagelser til udbudspligten, f.eks. i udbudsdirektivets art. 31, der omhandler udbud med forhandling uden forudgående udbudsbekendtgørelse, dvs. hvor ordregiver går direkte i forhandling med en leverandør og blot efterfølgende offentliggør indgåelse af kontrakten. Udbudsdirektivets art. 31, stk. 1, litra b, som gælder for offentlige bygge- og anlægskontrakter, vareindkøbskontrakter og tjenesteydelseskontrakter, undtager kontrakter der af bl.a. tekniske grunde kun kan overdrages til én bestemt økonomisk aktør. Udbudsdirektivets art. 31, stk. 2, litra b, som gælder for offentlige vareindkøbskontrakter, undtager supplerende leveringer fra den oprindelige leverandør til delvis fornyelse af sædvanlige leveringer eller installationer eller til udvidelse af allerede foretagne leveringer eller installationer. Betingelsen for at anvende undtagelsen er, at "et leverandørskifte ville gøre det nødvendigt for den ordregivende myndighed at anskaffe udstyr, som på grund af en forskel i teknisk beskaffenhed ville medføre teknisk uforenelighed eller uforholdsmæssigt store tekniske vanskeligheder eller uforholdsmæssigt store tekniske vanskeligheder ved drift og vedligeholdelse".

De nævnte undtagelser til udbudspligten vil kunne komme på tale for så vidt angår de dele af anlægsopgaverne, der indgår som en integreret del af anlægget af Cityringen, i form af bygge- og anlægskontrakter, vareindkøbskontrakter og tjenesteydelseskontrakter. Dette vil bl.a. kunne gælde for kontrakter i forbindelse med ændringen af det i Cityringsprojektet indeholdte sporskifte-kammer under Sortedamssøen til et udfletningskammer. Denne opgave kan kun udføres af anlægsentreprenøren og transportsystemleverandøren på Cityringen som tillæg til de allerede indgåede kontrakter. Det samme gælder blandt andet leverancen af styresystemerne til togdriften, som vil udgøre en integreret del af styresystemet på Cityringen, samt drift og vedligeholdelse, der ligeledes vil skulle integreres i driften og



styres fra Cityringens Kontrol- og Vedligeholdelsescenter. Disse opgaver kan således af såvel tekniske som funktionelle og sikkerhedsmæssige grunde ikke adskilles fra Cityringen.

Andre opgaver, som teknisk, funktionelt og sikkerhedsmæssigt ikke udgør en fuldt integreret del af den nuværende Cityring, vurderes ikke i udgangspunktet at falde ind under undtagelserne til udbudspligten og vil således skulle udbydes efter de normale udbudsprocedurer. Dette gælder bl.a. anlæg af tunneler, højbanestrækning, skakt, stationer og etablering af den basale jernbaneinfrastruktur.

Det vil bero på en konkret vurdering af den enkelte kontrakt, om den eventuelt er omfattet af undtagelserne til udbudspligten.

For så vidt angår anskaffelsen af de nødvendige ekstra tog, der - ligesom de allerede kontraherede tog til Cityringen - skal køre i den integrerede drift, har Metroselskabet I/S allerede i den indgåede kontrakt om Cityringen taget option på indkøb af yderligere togsæt. Denne option er forudsat udnyttet.

Det følger ligeledes af § 8, stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By og Havn I/S, at Metroselskabet I/S skal foretage offentlig udbud af drift og vedligehold af metroen. Bestemmelsen i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By og Havn I/S omhandler de fremtidige udbud af den samlede metro, både metroens etaper 1-3 og den samlede Cityring, det vil så med dette lovforslag være inklusiv afgreningen til Nordhavnen.

Det følger af det foreslåede § 5 c, stk. 2, at Metroselskabet I/S efter afholdelse af udbud på anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen skal forelægge sin indstilling for staten og Københavns Kommune om det økonomiske grundlag for indgåelse af kontrakter om anlæg af afgreningen til Nordhavnen.

Det foreslås, i § 5 c, stk. 3, at kontrakter om anlæg af afgreningen til Nordhavnen kun kan indgås, hvis der er enighed herom mellem transportministeren og Københavns Kommune.

Det fremgår tillige af aftalen mellem staten og Københavns Kommune om anlæg og drift af en afgrening til Nordhavnen fra Cityringen, at parterne ikke forpligter sig til at gennemføre projektet, før grundlaget for de store entreprenørkontrakter er forelagt for ejerne, samt at beslutning om projektets videreførelse vil blive forelagt for de to parters bevillende myndigheder.

#### *Til § 5 d*

Den foreslåede bestemmelse i § 5 d, stk. 1, fastlægger, at ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til anlæg og drift, der ikke er nødvendige i forbindelse med afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, og som staten og Københavns Kommune har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelse af anlægget, jf. den foreslåede § 5 b. Bestemmelsen fastlægger desuden at, det er den, der ønsker at foretage et tilkøb eller udnytte en option, der skal betale herfor.

Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til lovens § 6, stk. 1, idet den her foreslåede bestemmelse er tilpasset, idet det kun er staten og Københavns Kommune, der har mulighed for at foretage tilkøbe eller udnytte en option.

I § 5 d, stk. 2 fastlægges, at uforudsete udgifter og fordyrelser, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 54,5 % og staten med 45,5 %.

At en udgift ikke har været forudset menes, at udgiften ikke har været kendt i udredningen eller ved dette lovforslags udformning, jf. afsnit 3 i de almindelige bemærkninger.

Bestemmelsen svarer i store træk til den gældende lovs § 6, stk. 2 og 3, idet den her foreslåede bestemmelse er tilpasset, idet det kun er staten og Københavns Kommune, der er ansvarlige for den nødvendige finansiering af fordyrelser og uforudsete udgifter i forbindelse med afgrening af Cityringen til Nordhavnen.

#### *Til § 5 e*

Det følger af bestemmelsen i § 5 e, at udgifter som følge af myndighedskrav, herunder som følge af internationale krav, EU-retlige krav eller national lov, herunder jernbanesikkerhedsmæssige krav, i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 54,5 % og staten med 45,5 %.

Det forudsættes i øvrigt, at staten og Københavns Kommune vil tilstræbe ikke at stille nye unødigt skærpede krav, der indebærer væsentlige øgede omkostninger for afgreningen til Nordhavnen. Hvis det eventuelt skulle blive nødvendigt at stille sådanne krav, forudsættes det, at staten og Københavns Kommune i god tid forinden indleder en dialog herom med Metroselskabet I/S og den anden part med henblik på eventuelt at afbøde virkningen heraf for økonomien i projektet, og i øvrigt med henblik på tilrettelæggelsen af den fornødne planlægning heraf.

Med hensyn til myndighedsgodkendelser og opkrævning af gebyr henvises til den gældende lovs § 15.

Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til den gældende lovs § 7, stk. 2, idet den her foreslåede bestemmelse er tilpasset, idet det kun er staten og Københavns Kommune, der skal tilvejebringe den nødvendige finansiering.

#### *Til § 5 f*

Den foreslåede bestemmelse i § 5 f, stk. 1, fastlægger, at udgiften til eventuelle nødvendige tilpasninger af vandforsyningsnettet i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen betales af Metroselskabet I/S. Bestemmelsen fastlægger endvidere, at den nødvendige finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 54,5 % og staten med 45,5 %.

Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til den gældende lovs § 7, stk. 3, idet den her foreslåede bestemmelse er tilpasset, idet det kun er staten og Københavns Kommune, der skal finansiere de nødvendige tilpasninger af vandforsyningsnettet.

Det foreslås i § 5 f, stk. 2, at kommunen er forpligtet til at føre afløbsledninger frem til tilslutningspunkter lige uden for hver stations- og skaktkonstruktion i forbindelse med projektering og

anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen. Metroselskabet I/S skal betale sædvanligt tilslutningsbidrag til afløbsledninger. Metroselskabet I/S skal endvidere afholde eventuelle udgifter til afledning af oppumpet vand fra udgravninger. Bestemmelsen fastlægger endvidere, at den nødvendige finansiering tilvejebringes i fællesskab af Københavns Kommune med 54,5 pct. og staten med 45,5 pct.

Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til den gældende lovs § 7, stk. 4, idet den her foreslåede bestemmelse er tilpasset, idet det kun er staten og Københavns Kommune, der er ansvarlige for den nødvendige finansiering af tilslutningsbidrag og udgifter til afledning af oppumpet vand fra udgravninger.

#### *Til § 5 g*

Det foreslås i § 5 g, at bestemmelsen om gæsteprincippet i § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje, finder anvendelse i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, jf. den foreslåede bestemmelse i § 5 a.

Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse, hvor der uden vederlag, er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom, der ikke tilhører ledningsejeren. Reglen indebærer, at ledningsejeren som gæst skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt.

Den foreslåede bestemmelse træder for så vidt angår afgreningen af Cityringen til Nordhavnen i stedet for den gældende lovs § 7, stk. 5, som gælder for den øvrige del af Cityringen. Den ændrede formulering skyldes, at gæsteprincippet til enhver tid bør fortolkes i overensstemmelse med nyeste retspraksis.

Til nr. 2

Det foreslås, at bilag 1 optages som bilag 2 til loven.

#### *Til § 2*

Det foreslås, at loven træder i kraft den XX 2013.

---

## **Bilag 2**

### **Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**

*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

#### **§ 1**

I lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring, foretages følgende ændringer:

**§ 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.

Stk. 2. Efter afholdelsen af offentligt udbud og inden Metroselskabet I/S indgår de første kontrakter om anlæg og drift, herunder vedligehold, af Cityringen, forelægger Metroselskabet I/S sin indstilling med henblik på godkendelse heraf for transport- og energiministeren, 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 transport- og energiministeren, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

## Kapitel 3 a

### *Afgrening til Nordhavnen*

**§ 5 a.** Transportministeren bemyndiges til at træffe dispositioner efter denne lov om udvidelse af Cityringen med en afgrening til Nordhavnen.

Stk. 2. Kort over udvidelse af Cityringen med afgreningen til Nordhavnen fremgår af lovens bilag 2.

Stk. 3. Lovens §§ 3- 6, samt § 7, stk. 2-5, finder ikke anvendelse på afgreningen af Cityringen til Nordhavnen.

**§ 5 b.** Metroselskabet I/S forestår projektering, anlæg og drift af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen. Driften af afgreningen til Nordhavnen foregår som en integreret del af driften på den øvrige Cityring, jf. § 2.

**§ 5 c.** Metroselskabet I/S skal i overensstemmelse med udbudsreglerne foretage udbud af anlæg, drift og vedligehold af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen. Afgreningen af Cityringen til Nordhavnen skal som den øvrige del af Cityringen ejes af Metroselskabet I/S, jf. § 5, stk. 1.

Stk. 2. Efter afholdelse af udbud og inden

Metroselskabet I/S indgår kontrakter om anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, forelægger Metroselskabet I/S sin indstilling med henblik på godkendelse heraf for transportministeren og Københavns Kommune.

*Stk. 3.* Kontrakter om anlæg af afgreningen til Nordhavnen efter stk. 2 kan kun indgås, hvis der er enighed herom mellem transportministeren og Københavns Kommune.

**§ 5 d.** Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til anlæg og drift, der ikke er nødvendige i forbindelse med afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, og som staten og Københavns Kommune har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelse af anlægget, jf. § 5 b. Tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte option.

*Stk. 2.* Uforudsete udgifter og fordyrelser, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 54,5 % og staten med 45,5 %.

*Stk. 3.* De i stk. 1 og 2 nævnte betalinger omfatter betaling til anlægsomkostninger og i givet fald til drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

**§ 5 e.** Udgifter som følge af krav fra en myndighed, herunder som følge af internationale krav, EU-retlige krav eller national lov, herunder jernbanesikkerhedsmæssige krav i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 54,5 % og staten med 45,5 %.

**§ 5 f.** Udgiften til eventuelle nødvendige tilpasninger af vandforsyningsnettet i forbindelse med projektering og anlæg af

afgreningen af Cityringen til Nordhavnen betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Københavns Kommune med 54,5 % og staten med 45,5 %.

*Stk. 2.* Kommunen er forpligtet til at føre afløbsledninger frem til tilslutningspunkter lige uden for hver stations- og skaktkonstruktion i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen. 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 54,5 pct. og staten med 45,5 pct.

**§ 5 g.** Bestemmelsen i § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen af Cityringen til Nordhavnen, jf. § 5 a.”

**2.** Efter bilag 1 indsættes *bilag 2*, der affattes som bilag 1 til denne lov.

## **§ 2**

Loven træder i kraft den xx 2013.