

DEPARTEMENTET

Til relevante høringsparter

Dato 25-09-2014  
J. nr. 2014-2843

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Telefon 41 71 27 00  
trm@trm.dk  
www.trm.dk

**Høring af udkast til Lov om projektering af en Nordhavnstunnel og lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S (Afgrening fra Cityringen til Sydhavnen og reduktion af statens ejerandel af Udviklingselskabet By & Havn I/S)**

Bank Danske Bank  
reg. 0216 kt. 4069 065880  
EAN 5798000893429  
CVR 43265717

Hermed sendes udkast til Lov om projektering af en Nordhavnstunnel og lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S i høring.

Eventuelle bemærkninger til lovudkastet sendes til Transportministeriet senest torsdag den 23. oktober 2014 på [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med kopi til [ahvh@trm.dk](mailto:ahvh@trm.dk).

Modtagne høringssvar vil blive sendt til Folketingets Transportudvalg.

Lovforslaget er en udmøntning af den principaftale, der blev indgået den 27. juni 2014 mellem staten og Københavns Kommune om metroafgreningen til Sydhavnen samt om den fremtidige udvikling af Nordhavnen.

Med principaftalen udvides Cityringen med en afgrening til Sydhavnen, som får 5 stationer og koster ca. 8,6 mia. kr. Aftalen indebærer, at staten i forbindelse med anlæggelsen af metroen til Sydhavnen overdrager hovedparten, 40 procentpoint, af sin ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune som et bidrag til anlægget, hvorved den statslige ejerandel reduceres fra 45 pct. til 5 pct.

Af principaftalen fremgår endvidere, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge et tilkøblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel, som skal finansieres via By & Havn I/S samt på lang sigt anlæg af yderligere metro i Nordhavnen.

Med lovforslaget tilvejebringes grundlaget for, at indholdet i principaftalen kan gennemføres.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til Anitta Hilda Vandman Bugenhagen på tlf. 41 71 27 77 eller på [ahvh@trm.dk](mailto:ahvh@trm.dk).



Lovudkastet er desuden lagt på høringsportalen på [www.hoeringsportalen.dk](http://www.hoeringsportalen.dk)

Side 2/2

Med venlig hilsen

Anitta Hilda Vandman Bugenhagen  
Fuldmægtig

NOTAT

Dato  
J. nr.

## Høringsliste

Advokatsamfundet: [samfund@advokatsamfundet.dk](mailto:samfund@advokatsamfundet.dk)

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro: [mail@abtm.dk](mailto:mail@abtm.dk)

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd: [ae@ae.dk](mailto:ae@ae.dk)

Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik: [jgl@di.dk](mailto:jgl@di.dk)

Danmarks naturfredningsforening: [DN@DN.DK](mailto:DN@DN.DK)

Dansk byggeri: [info@danskbyggeri.dk](mailto:info@danskbyggeri.dk)

Dansk cyklistforbund: [dcf@dcf.dk](mailto:dcf@dcf.dk)

Dansk Erhverv – Høringssager: [info@danskerhverv.dk](mailto:info@danskerhverv.dk)

Dansk Handicap forbund: [dhf@dhf-net.dk](mailto:dhf@dhf-net.dk)

Danske handicaporganisationer: [dh@handicap.dk](mailto:dh@handicap.dk)

Dansk Vand- og Spildevandsforening: [danva@danva.dk](mailto:danva@danva.dk)

Dansk jernbaneforbund: [dj@djf.dk](mailto:dj@djf.dk)

Dansk ledningsejerforum: [hs@danskenergi.dk](mailto:hs@danskenergi.dk)

Dansk Transport og Logistik – DTL: [dtl@dtl.eu](mailto:dtl@dtl.eu)

Danske Havne: [danskehavne@danskehavne.dk](mailto:danskehavne@danskehavne.dk)

Danske Havnevirksomheder: [jasv@di.dk](mailto:jasv@di.dk)

Danske Regioner: [regioner@regioner.dk](mailto:regioner@regioner.dk)

DI Transport: [transport@di.dk](mailto:transport@di.dk)



DSB: [dsbpost@dsb.dk](mailto:dsbpost@dsb.dk)

Side 2/2

Energinet.dk: [info@energinet.dk](mailto:info@energinet.dk)

Fagligt Fælles Forbund – 3F: [3f@3f.dk](mailto:3f@3f.dk)

Frederiksberg Kommune: [raadhuset@frederiksberg.dk](mailto:raadhuset@frederiksberg.dk)

Friluftsrådet: [fr@friluftsradet.dk](mailto:fr@friluftsradet.dk)

Greenpeace, Danmark: [info.dk@greenpeace.org](mailto:info.dk@greenpeace.org)

Håndværksrådet: [hvr@hvr.dk](mailto:hvr@hvr.dk)

Kommunernes Landsforening – KL: [kl@kl.dk](mailto:kl@kl.dk)

Københavns Kommune: [okf@okf.kk.dk](mailto:okf@okf.kk.dk), [tmf@tmf.kk.dk](mailto:tmf@tmf.kk.dk)

Landsorganisationen i Danmark – LO: [dalo@da.dk](mailto:dalo@da.dk)

Metroselskabet: [m@m.dk](mailto:m@m.dk)

Movia: [movia@moviatrafik.dk](mailto:movia@moviatrafik.dk)

NOAH-Trafik: [noahtrafik@noah.dk](mailto:noahtrafik@noah.dk)

Rigsrevisionen: [rr@rigsrevisionen.dk](mailto:rr@rigsrevisionen.dk)

Rådet for Bæredygtig Trafik: [kjeld.a.larsen@lic-mail.dk](mailto:kjeld.a.larsen@lic-mail.dk)

Trafikselskaberne i Danmark: [mail@trafikselskaberne.dk](mailto:mail@trafikselskaberne.dk)

Udviklingsselskabet By & Havn I/S: [info@byoghavn.dk](mailto:info@byoghavn.dk)

Fremsat den xx. november 2014 af transportministeren (Magnus Heunicke)

Udkast til

**Forslag**

til

Lov om projektering af en Nordhavnstunnel og

lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S

(Afgrening fra Cityringen til Sydhavnen og reduktion af statens ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S)

## Kapitel 1

### *Nordhavnstunnel*

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at foretage den forberedelse, undersøgelse og projektering samt andre dispositioner, som er nødvendige for at forberede og sikre anlæg af en Nordhavnstunnel med tilslutning til vejnettet i Nordhavnen.

*Stk. 2.* Projektering mv. af en Nordhavnstunnel, jf. stk. 1, sker på opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

*Stk. 3.* Transportministeren bemyndiger Vejdirektoratet til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt transportministeren.

§ 2. Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder efter aftale med transportministeren alle udgifter til de opgaver, der er nævnt i § 1, herunder omkostninger i forbindelse med pålæg og offentliggørelse af vejbyggelinjer, overtagelse af arealer eller andre erstatninger i medfør af denne lov.

§ 3. Nordhavnstunnelen projekteres som en kommunevej med Københavns Kommune som vejmyndighed. Transportministeren indtræder under projekteringen i de rettigheder og forpligtelser, der ellers ville være tillagt vejmyndigheden for Nordhavnstunnelen efter anden lovgivning. Den forberedelse, undersøgelse og projektering samt andre dispositioner, som er nødvendige for at anlægge en Nordhavnstunnel, vil herefter blive foretaget efter de gældende regler, som om det var et statsligt anlæg.

§ 4. Transportministeren bemyndiges til at udarbejde VVM-redegørelser, herunder foretage høring, og andre nødvendige miljøvurderinger af projektet.

*Stk. 2.* Udarbejdelse af VVM-redegørelse mv., jf. stk. 1, sker på opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med Udviklingsselskabet By & Havn I/S

## Kapitel 2

### *Vejbyggelinjer, forbud, overtagelse af arealer m.v.*

§ 5. Transportministeren kan pålægge vejbyggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelse af Nordhavnstunnelen.

*Stk. 2.* På de arealer, der ligger foran en vejbyggelinje, må der ikke uden transportministerens tilladelse opføres ny bebyggelse, tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføres nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etableres andre anlæg og indretninger af blivende art.

*Stk. 3.* Vejbyggelinjer efter stk. 1 kan pålægges for en periode af højst 10 år. Vejbyggelinjepålægget kan forlænges med indtil 10 år ad gangen.

§ 6. Transportministeren kan nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af projekteringen, foretages de foranstaltninger, som er nævnt i § 5, stk. 2.

*Stk. 2.* Et forbud efter stk. 1 kan kun nedlægges for en periode af ét år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

*Stk. 3.* Inden Københavns Kommune giver tilladelse til byggeri eller andre retlige eller fysiske foranstaltninger på ejendomme, der ikke er pålagt vejbyggelinjer, men berøres af projekteringen, skal Borgerrepræsentationen give transportministeren oplysning herom. Hvis transportministeren ikke inden 2 måneder efter at have modtaget en sådan oplysning nedlægger forbud efter stk. 1, kan tilladelsen gives.

*Stk. 4.* Et forbud efter stk. 1 skal respekteres af ejendommens ejere, brugere, panthavere og andre rettighedshavere fra datoen for forbuddets meddelelse, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

§ 7. Beslutninger om pålæg af vejbyggelinjer efter § 5 og beslutninger om forlængelse af vejbyggelinjer efter § 5, stk. 3, skal offentliggøres. Transportministeren skal endvidere give meddelelse til de ejere og brugere af ejendomme, der bliver direkte berørt af pålægget, og hvis rettigheder fremgår af tingbogen.

*Stk. 2.* Pålagte vejbyggelinjer skal respekteres af ejendommens ejere, brugere, panthavere og andre rettighedshavere fra datoen for pålæggets offentliggørelse, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

*Stk. 3.* Transportministeren skal på ejerens anmodning oplyse denne om vejbyggelinjernes beliggenhed på ejerens ejendom.

*Stk. 4.* Inden byggearbejde iværksættes på et areal, der er omfattet af vejbyggelinjer efter § 5, skal byggherren søge oplyst hos Transportministeriet, om arbejdets udførelse vil komme i strid med vejbyggelinjebestemmelserne.

§ 8. Klage over pålæg af vejbyggelinjer efter § 5 skal ske senest 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

*Stk. 2.* Klage over en afgørelse fritager ikke klageren for at efterkomme denne. Transportministeren kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

*Stk. 3.* Når fristen for at klage er udløbet, og afgørelse af eventuelle klager er truffet, skal vejbyggelinjepålægget tinglyses med angivelse af deres hjemmel.

*Stk. 3.* Afgørelser, der kan påklages efter stk. 1, kan ikke indbringes for domstolene, før denne klageadgang er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt inden 6 måneder efter, at transportministerens afgørelse er meddelt.

**§ 9.** Hvis ejeren af et areal, der er pålagt vejbyggelinjer efter § 5, afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende og omliggende arealer, kan ejeren til enhver tid begære arealet overtaget af transportministeren mod erstatning.

*Stk. 2.* Ejeren af et areal, der i ikke uvæsentligt omfang er pålagt vejbyggelinjer efter § 5, som hindrer afhændelse af arealet, kan til enhver tid, når der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren, begære arealet overtaget af transportministeren mod erstatning.

*Stk. 3.* Udgør det vejbyggelinjepålagte areal kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageblivende del af ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at det ikke skønnes hensigtsmæssigt, at den bevares som en selvstændig ejendom, eller hvis det skønnes, at ejendommen ikke kan udnyttes på en rimelig måde.

*Stk. 4.* Hvis transportministeren afslår ejerens begæring efter stk. 1-3, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse, henvises sagen til taksationskommissionen, jf. lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, medmindre transportministeren bestemmer andet.

*Stk. 5.* Taksationskommissionen afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

**§ 10.** Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af den projekteringsaktivitet, der er nævnt i § 1, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

*Stk. 2.* Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

### Kapitel 3

#### *Forundersøgelser*

**§ 11.** Transportministeren har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørsarealer i forbindelse med undersøgelser og projektering af Nordhavnstunnelen.

*Stk. 2.* Transportministeren skal mindst 14 dage før gennemførelsen af forberedende undersøgelser efter stk. 1 give besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de forberedende undersøgelser offentliggøres.

*Stk. 3.* Transportministeren kan under samme betingelser, som nævnes i stk. 1, lade foretage arkæologiske forundersøgelser.

*Stk. 4.* Der skal mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser efter stk. 3 gives besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres.

*Stk. 5.* Skader og ulempe, som påføres ved undersøgelser efter stk. 1 og 3, erstattes efter de almindelige erstatningsregler. I tilfælde af uenighed mellem skadelidte og transportministeren ind-

bringes erstatningsspørgsmålet for de myndigheder, der er nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, medmindre transportministeren bestemmer andet.

§ 12. Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser efter denne lov, i det omfang bestemmelser herom ikke er fastsat i loven.

#### Kapitel 4

##### *Ændringer i lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S*

§ 13. I lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring, som senest ændret ved § 1 i lov nr. 748 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. Efter Kapitel 3 a indsættes:

#### »Kapitel 3 b

##### *Afgrening til Sydhavnen*

§ 5 h. Transportministeren bemyndiges til at træffe dispositioner i henhold til denne lov om udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen.

*Stk. 2.* Oversigtskort over udvidelse af Cityringen med afgreningen til Sydhavnen fremgår af bilag X.

*Stk. 3.* §§ 3-5, § 6 samt § 7, stk. 2-5, finder ikke anvendelse på afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen. §§ 3 og 4 finder dog anvendelse på afgreningsskammeret fra Cityringen til Sydhavnen.

§ 5 i. Metroselskabet I/S forestår projektering, anlæg og drift af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen. Driften af afgreningen til Sydhavnen foregår som en integreret del af driften på den øvrige Cityring.

§ 5 j. Metroselskabet I/S skal foretage udbud af anlæg, drift og vedligehold af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen. Afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen skal ejes af Metroselskabet I/S.

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

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

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

*Stk. 2.* Uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af afgreningsskammeret fra Cityringen til Sydhavnen, betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af statens korrektionsreserve samt den andel af de i Udviklingsselskabet By & Havn I/S reserverede korrektionsreserver, som vedrører afgreningsskammeret.

*Stk. 3.* Uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af den resterende del af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finan-



siering tilvejebringes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Københavns Kommune bærer (eksklusive afgreningskammeret) hele risikoen for eventuelle budgetafvigelse, dvs. fordyrelse eller billigørelse.

*Stk. 4.* Frederiksberg Kommune har mulighed for at foretage tilkøb eller udnytte optioner i forbindelse med gennemførelsen af afgreningen til Sydhavnen. Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til undersøgelser, anlæg og drift, der ikke er nødvendige for afgrensningens projektering, anlæg og drift. Sådanne udgifter betales af Frederiksberg Kommune.

*Stk. 5.* De i stk. 1, 2 og 4 nævnte betalinger omfatter betaling til anlægsomkostninger og eventuelle drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

**§ 5 l.** Afgreningen til Sydhavnen er omfattet af lov nr. 748 af 25. juni 2014 om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven, jf. dog § 5 h, stk. 3. 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, anlæg og drift af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes inden for anlægsbudgettet til afgreningen til Sydhavnen.

**§ 5 m.** Udgiften til eventuelle nødvendige tilpasninger af vandforsyningsnettet i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes inden for anlægsbudgettet til afgreningen til Sydhavnen.

*Stk. 2.* HOFOR Spildevand er forpligtet til at føre afløbsledninger frem til tilslutningspunkter lige uden for hver stations- og skaktkonstruktion i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen. 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 inden for anlægsbudgettet til afgreningen til Sydhavnen.

**§ 5 n.** § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, jf. § 5 h.

**§ 5 o.** Et eventuelt nyt byzoneareal som følge af opfyldt til anlæg af en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen tilfalder Udviklingsselskabet By & Havn I/S.«

2. Som *bilag X* indsættes bilag 1 til denne lov.

**§ 14.** I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, som ændret ved § 1 i lov nr. 632 af 14. juni 2011, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, *stk. 1, nr. 1* foretages følgende ændringer:

»55 pct.« ændres til: »95 pct.«

2. I § 2, *stk. 1, nr. 2* foretages følgende ændringer:

»45 pct.« ændres til: »5 pct.«

3. § 9, *stk. 5*, affattes således:

»Bestyrelsesmedlemmer udpeges for en periode på 4 år. Genudpegning kan ske. Et bestyrelsesmedlem kan til enhver tid afsættes af den ejer, som har udpeget den pågældende.«

4. I § 15, indsættes efter *stk. 10* som nyt stykke:

»*Stk. 11.* Selskabet skal bidrage til finansiering af følgende:

1) En udvidelse af Cityringen med anlæg af en Sydhavnsmetro. Udvidelsen anlægges af Metro-selskabet I/S.

2) En udvidelse af Cityringen med anlæg af yderligere metrostationer i Nordhavnen. Udvidelsen anlægges af Metroselskabet I/S.

3) Etablering af tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej, som anlægges af Københavns Kommune.

4) Etablering af en Nordhavnstunnel. Tunnellen anlægges af Vejdirektoratet efter beslutning af Københavns Kommune.

Selskabet stiller vederlagsfrit de af selskabet ejede arealer til rådighed for de under 1)-4) nævnte projekter.«

**5. § 17, stk. 2, affattes således:**

»Transportministeren udpeger 2 bestyrelsesmedlemmer. Københavns Kommune udpeger 4 bestyrelsesmedlemmer. Medarbejderne i Udviklingselskabet By & Havn I/S vælger 2 medlemmer til bestyrelsen.«

**6. § 17, stk. 5, affattes således:**

»Stk. 5. Bestyrelsesmedlemmer udpeges for en periode på 4 år. Genudpegning kan ske. Et bestyrelsesmedlem kan til enhver tid afsættes af den, som har udpeget den pågældende.«

**§ 15.** Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

*Stk. 2.* § 14, nr. 1-2, har virkning fra 1. juli 2014.

**Bilag 1**

**»Bilag X**

Kort over udvidelse af Cityringen med afgrænsningen til Sydhavnen



«

*Bemærkninger til lovforslaget*  
*Almindelige bemærkninger*  
*Indholdsfortegnelse*

1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund
  - 1.1. Indledning
  - 1.2. Baggrund
    - 1.2.1. Politisk aftale af 12. juni 2014 om metro, letbane, nærbane og cykler
    - 1.2.2. Principaftale af 27. juni 2014 mellem staten og Københavns Kommune om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen
2. Lovforslagets indhold
  - 2.1. Projektering af en Nordhavnstunnel
  - 2.2. Projektering, anlæg og drift af en udvidelse af Cityringen
  - 2.3. Økonomien i Udviklingsgesellschaft By & Havn I/S
    - 2.3.1. Gældende ret
    - 2.3.2. Lovforslagets udformning
  - 2.4. Udbygning i Nordhavnen

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommune og regioner
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Høring over lovforslaget
9. Sammenfattende skema

### *1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund*

#### *1.1. Indledning*

Københavns Kommune og transportministeren har ved principaftale af 27. juni 2014 besluttet straks at anlægge et tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og senere en Nordhavnstunnel (under Svanemøllebugten), som samlet forventes at koste 1,4 mia. kr. plus korrektionsreserve på 700 mio. kr. Finansieringen af tilkoblingsanlægget til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel sker via Udviklings-selskabet By & Havn I/S, herunder refusion af Københavns Kommunes udlæg til anlægsudgifter til tilkoblingsanlægget. Tilkoblingsanlægget gennemføres i 2014-2016, mens Nordhavnstunnelen anlægges senere i lyset af byudviklingen i Nordhavnen. Københavns Kommune kan dog vælge, at anlæg af Nordhavnstunnelen fremrykkes, f.eks. af hensyn til byudviklingen i Nordhavn, trafikale forhold m.v. og under hensyntagen til By & Havn I/S' økonomi.

Lovforslaget indebærer, at der skabes hjemmel til, at transportministeren ved Vejdirektoratet kan projektere en Nordhavnstunnel med tilslutning til vejnettet i Nordhavnen på vegne af Københavns Kommune. En sådan ny vejforbindelse i tunnel i forlængelse af Nordhavnsvej, der er ved at blive anlagt med tilkoblingsanlæg, og Nordhavnen vil skabe bedre og mere direkte adgangsforhold til byudviklingsområderne i ydre og indre Nordhavn. En Nordhavnstunnel under Svanemøllebugten vil også forbedre tilgængeligheden for den tunge trafik til containerhavnen og krydstogstterminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnelen og Nordhavnsvej.

Eftersom staten har flest erfaringer og indsigt i anlæg af store vejtunnelprojekter, er det hensigten, at Vejdirektoratet varetager rollen som bygherre for Nordhavnstunnelen på grundlag af en anlægslov. Efter udarbejdelse af VVM og inden endelig beslutning om projektets udformning i form af en anlægslov i Folketinget forelægges udkast til anlægsloven for Københavns Kommune til godkendelse.

Udviklings-selskabet By & Havn I/S eller Københavns Kommune forpligtes til at dække alle Vejdirektoratets direkte og indirekte omkostninger forbundet med projektet. Nordhavnstunnelen bliver, som en fortsættelse af Nordhavnsvejen, en kommunal vej. Vejdirektoratet gennemfører VVM for Nordhavnstunnelen under Svanemøllebugten efter opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med Udviklings-selskabet By & Havn I/S og andre relevante parter.

Københavns Kommune og transportministeren har i ligeledes i principaftalen af 27. juni 2014 indgået aftale om grundlaget for anlæg og finansiering af en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Lovforslaget udmønter denne aftale og skaber således hjemmel til, at Cityringen kan udvides med en afgrening til Sydhavnen. Afgreningen skal anlægges af Metroselskabet I/S som en integreret del af anlægsarbejderne på Cityringen. Afgreningen til Sydhavnen omfatter et afgreningskammer, som placeres på strækningen mellem Cityringens hovedlinje og Kontrol- og Vedligeholdelsescentret (CMC) på godsbaneterrænet ved Vasbygade. Afgreningen til Sydhavnen får fem stationer beliggende ved Fisketorvet, ved Frederiksholmsløbet, ved Slusen, ved Mozarts Plads og ved Ny Ellebjerg Station. Sidstnævnte station vil slutte i terræn, mens de øvrige stationer anlægges som undergrundsstationer. Sydhavnsafgreningen vil være en forlængelse af pendullinjen fra Nordhavnen til

Københavns Hovedbanegård og vil dermed blive en integreret del af trafikken på Cityringen. Afgreningen skal drives og vedligeholdes af Metroselskabet I/S som en integreret del af Cityringen.

Sydhavnsafgreningen forventes at åbne i 2023 og give en samlet vækst i metroen på 43.000 påstignere pr. hverdagsdøgn i 2025. Afgreningskammeret forventes anlagt i 2015-2018, og selve afgreningen forventes anlagt i 2015-2023.

Lovforslaget indeholder desuden regler om finansieringen af afgreningen til Sydhavnen, herunder om overdragelse af ejerandele i Udviklingselskabets By & Havn I/S fra staten til Københavns Kommune. Lovforslaget indeholder herudover regler om udpegningen af medlemmer til Udviklingselskabets By & Havn I/S' bestyrelse.

## 1.2. Baggrund

Der er foretaget et større udredningsarbejde om afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, jf. »Udredning af metro til Sydhavnen«, juni 2013. På baggrund af udredningen blev der indgået politisk aftale af 12. juni 2014 mellem regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre) Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om metro, letbane, nærbane og cykler samt principaftale mellem staten og Københavns Kommune om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen.

### 1.2.1. Politisk aftale af 12. juni 2014 om metro, letbane, nærbane og cykler

Af politisk aftale af 12. juni 2014 om metro, letbane, nærbane og cykler mellem regeringen (Socialdemokraterne og Det Radikale Venstre) Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om metro, letbane, nærbane og cykler fremgår følgende:

#### **»Reservation til afgreningskammer til Sydhavnsmetroen**

*En metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen vil skabe et langtidsholdbart metronetværk i hovedstaden, hvor alle de centrale bydele betjenes med et højklasset kollektivt trafiknet. En Sydhavnsmetro vil samtidig skabe et stærkt knudepunkt på Ny Ellebjerg st. med omstigning til S-tog og fjern- og regionaltoget, der vil bidrage til at aflaste Københavns Hovedbanegård. Med aftalen om Togfonden DK er der allerede afsat 512 mio. kr. til en opgradering af Ny Ellebjerg st. med perroner, trapper, elevatorer, overdækning samt anlæg af en fly-over.*

*En Sydhavnsmetro vil få 5 stationer og koster ca. 8,6 mia. kr. Parterne har noteret sig, at det er tidskritisk, at der træffes beslutning om en Sydhavnsmetro, da etableringen af et afgreningskammer skal ske i sammenhæng med byggeriet af Cityringen.*

*På den baggrund er parterne enige om at reservere i alt 263 mio. kr. til statens andel af finansieringen af afgreningskammeret til Sydhavnsmetroen. Bidraget til afgreningskammeret udbetales kun, hvis der findes finansiering til hele Sydhavnsmetroen. Det forudsættes, at forligskredsen ikke skal bidrage til den resterende finansiering af den statslige andel af projektet.«*

### 1.2.2. Principaftale af 27. juni 2014 mellem staten og Københavns Kommune om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen

Der er endvidere indgået aftale mellem staten og Københavns Kommune om metroafgreningen til Sydhavnen. Aftalen blev underskrevet af de to parter den 27. juni 2014, og der er opnået tilslutning til aftalen fra Frederiksberg Kommune. Aftalen indeholder bl.a. en ejeraftale, som indebærer, at staten i forbindelse med anlæggelsen af metroen til Ny Ellebjerg via Sydhavnen overdrager hovedparten, 40 procentpoint, af sin ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune som et bidrag til anlægget, hvorved den statslige ejerandel reduceres fra 45 pct. til 5 pct.

Af aftalen mellem staten og Københavns Kommune fremgår bl.a. følgende:

»Staten v. transportministeren og Københavns Kommune er enige om at anlægge og finansiere en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Metroen anlægges af Metroselskabet I/S. I den forbindelse overdrager staten hovedparten af sin ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune (40 procentpoint) som et bidrag til anlægget. Herved reduceres den statslige ejerandel fra 45 pct. til 5 pct.

Parterne noterer sig, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel (under Svanemøllebugten), som finansieres af By & Havn I/S. Parterne noterer sig endvidere, at Københavns Kommune, som led i den fremtidige byudvikling i Nordhavnen, vil træffe beslutning om at anlægge et antal yderligere metrostationer på Nordhavnen som en forlængelse af den allerede vedtagne Nordhavnsmetro. Dette finansieres ligeledes af By & Havn I/S.

### **Metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen**

En metrolinje via Sydhavnen vil skabe et nyt, stærkt knudepunkt på Ny Ellebjerg Station med omstigning mellem metro, S-tog og fjern- og regionaltogetrafikken, som vil øge robustheden i hovedstadens kollektive transportsystem. En metroforbindelse, der kører døgnet rundt med høj frekvens, vil endvidere have en positiv indvirkning på byudviklingen i Sydhavnen. Det gælder såvel de nye byudviklingsområder som det gamle Sydhavnskvarter.

Parterne er enige om, at der anlægges en Sydhavnsmetro med 5 stationer; v. Fisketorvet, v. Frederiksholmsløbet, v. Slusen, v. Mozarts Plads og v. Ny Ellebjerg Station. Stationen ved Ny Ellebjerg slutter i terræn, mens de øvrige stationer anlægges som undergrundsstationer. Sydhavnsmetroen vil være en forlængelse af pendullinjen fra Nordhavnen til København H, og vil dermed blive en integreret del af trafikken på Cityringen. Den valgte linjeføring m.v. svarer til variant E i Udredning af metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen fra juni 2013, dog tilpasset således at stationen v. Slusen og v. Frederiksholmsløbet flyttes, så de anlægges som almindelige undergrundsstationer svarende til variant N og variant M i udredningen.

De samlede anlægsomkostninger for den valgte linjeføring med afgreningskammeret skønnes i 2014-priser at være ca. 8,6 mia. kr., inklusiv 30 pct. korrektionsreserve, og med et indskudsbehov på ca. 5,6 mia. kr., jf. nedenstående tabel.

<b>Mio. kr. 2014-priser</b>	<b>Uden reserve</b>	<b>Med 30 pct. reserve</b>
Anlægssum	6.636	8.626
Indskudsbehov	3.900	5.591
-heraf afgreningskammer	404	525

Sydhavnsmetroen forventes at åbne i 2023 og give en samlet vækst i metroen på 43.000 påstigere pr. hverdagsdøgn i 2025.

Indskudsbehov for afgreningskammer og metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen

Afgreningskammeret til Sydhavnsmetroen anlægges i 2015-17 for at realisere en ibrugtagning af Sydhavnsmetroen i 2023 og undgå senere driftsforstyrrelser på Cityringen.

*Anlægsomkostningerne for afgreningskammeret er ca. 525 mio.kr. inkl. reserve. Statens bidrag udgør 263 mio. kr. inkl. korrektionsreserve. Midlerne indskydes i overensstemmelse med principperne i ny anlægsbudgettering (NAB).*

*Det resterende finansieringsbehov til afgreningskammeret samt etableringen af Sydhavnsmetroen finansieres med indskud af 2 mia. kr. fra Københavns Kommune i 2014 og med indskud af 1,7 mia. kr. fra By & Havn I/S ligeledes i 2014. Eventuelle merudgifter herudover forudsættes finansieret af By & Havn I/S og der reserveres et beløb svarende til projektets korrektionsreserve på 30 pct. (ekskl. statens andel af afgreningskammer) i By & Havn I/S' langtidsbudget.*

*Statens bidrag til den resterende del af finansieringen af Sydhavnsmetroen opnås ved, at staten overdrager 40 procentpoint af sin ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune.*

*Det er en forudsætning for ændringen af ejerandelene i By & Havn I/S, at der anlægges en Sydhavnsmetro.*

*Parterne er enige om, at Københavns Kommune bærer hele risikoen for eventuelle budgetafvigelser, dvs. fordyrelser eller billiggørelser, for Sydhavnsmetroen (eksklusiv afgreningskammer), idet der udarbejdes en model, som sikrer, at Metroselskabet har de rette incitamentter til budgetoverholdelse.*

*Sydhavnsmetroen indgår i Metroselskabet på linje med de øvrige metroetaper, og der ændres ikke på ejerandelene i Metroselskabet.*

*Med Sydhavnsmetroen er der etableret et robust net af kollektiv trafik med banebetjening af en meget stor del af København. En eventuel yderligere udbygning af metrosystemet betragtes som tilkøb, som finansieres af den part, som ønsker det. Staten forudsættes ikke at bidrage til yderligere udbygning af metroen. I det omfang yderligere metroprojekter indebærer, at lovgivningen vedrørende metro skal ændres, vil Transportministeriet søge Folketingets tilslutning hertil.*

*Under hensyn til afgreningsens beliggenhed, bidrager Frederiksberg Kommune ikke til finansiering af anlægsomkostningerne for afgreningen.*

*I forbindelse med VVM-undersøgelsen for Sydhavnsmetroen er der mulighed for at undersøge forskellige løsninger for placeringen af metrostationen v. Ny Ellebjerg. Parterne er enige om at drøfte disse løsninger med Frederiksberg Kommune. «*

Ved aktstykke 149 tiltrådt af Finansudvalget den 4. september 2014 er der givet bevillingsmæssig hjemmel til, at staten kan indskyde 263 mio. kr. inkl. korrektionsreserve i Metroselskabet I/S som statens andel i etableringen af afgreningskammeret fra Cityringen til Sydhavnen.

Principaftalen behandler endvidere den fremtidige udvikling af Nordhavnen. Det fastslås således, at der som led i den kommende byudvikling af de ydre dele af Nordhavnen er behov for at foretage yderligere investeringer i områdets infrastruktur, og parterne noterer sig, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge et tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel, som skal finansieres via By & Havn I/S.

Om gennemførelsen af tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel hedder det bl.a. i principaftalen:

*»Eftersom staten har flest erfaringer og indsigt i anlæg af store vejtunnelprojekter, er parterne tillige enige om, at det er hensigten, at Vejdirektoratet varetager rollen som bygherre for Nordhavnstunnelen på grundlag af en anlægslov. Der udarbejdes en model for den praktiske håndtering heraf, idet By & Havn I/S eller Københavns Kommune forpligtes til at dække alle Vejdirektoratets direkte og indirekte omkostninger forbundet med projektet. Nordhavnstunnelen bliver, som en fortsættelse af Nordhavnsvejen, en kommunal vej.«*

Dette er delvist udmøntet i lovforslagets § 1, hvorefter der gives hjemmel til projektering af anlægget efter opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med Udviklingsselskabet By & Havn og andre relevante parter. Der vil efterfølgende blive udarbejdet en egentlig anlægslov for tilkoblingsanlægget til Nordhavnsvej og Nordhavnstunnelen efter opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med Udviklingsselskabet By & Havn I/S og andre relevante parter.

Principaftalen indeholder desuden bestemmelser om regulering af ejerandelene i By & Havn I/S som statsligt indskud i afgreningen til Sydhavnen. Herom hedder det bl.a. i principaftalen:

*»Statens ejerandel af By & Havn I/S reduceres fra 45 pct. til 5 pct. Københavns Kommune overtager de 40 pct. 5 pct. fastholdes hos staten.«*

...

*»Den samlede værdi af By & Havn I/S skønnes at udgøre 5-6 mia. kr. Således vurderes det, at værdien af 40 pct. af By & Havn I/S i størrelsesordenen svarer til et evt. statsligt indskud i Sydhavnsmetroen på ca. 2 ¼ mia. kr.*

*Statens bidrag til Sydhavnsmetroprojektet udgøres således af en overførsel af hovedparten af den nuværende statslige ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune (40 procentpoint). By & Havn I/S råder over arealer, der på sigt repræsenterer endog ganske betydelige værdier. Dertil kommer, at Københavns Kommune med den valgte model opnår et væsentligt bidrag til finansiering af ny infrastruktur, der bliver en drivkraft i udviklingen af nye byområder med en heraf følgende befolkningstilvækst.«*

## 2. Lovforslagets indhold

### 2.1 Projektering af en Nordhavnstunnel

Lovforslaget indebærer, at transportministeren bemyndiges til at forberede, undersøge, projektere og sikre en Nordhavnstunnel i fortsættelse af Nordhavnsvej samt tilslutning til vejnettet i Nordhavn. Transportministeren bemyndiges til at overlade disse opgaver til Vejdirektoratet, som det er forudsat i den politiske aftale.

Transportministeren bemyndiges også til at udarbejde VVM-redegørelser, herunder foretage høring, og andre nødvendige miljøvurderinger af projektet, ligesom ministeren gives de nødvendige hjemler til at lave forundersøgelser. Det forudsættes endvidere, at der udarbejdes en anlægslov for projektet. Det fremgår direkte af forslaget, at projekteringen udføres efter det regelsæt, der er gældende for statslige anlæg, herunder VVM regler, udbudsregler m.v.



Lovforslaget indeholder herudover hjemmel til, at Københavns Kommune og Udviklingselskabet By & Havn I/S kan finansiere projekteringen.

Nordhavnstunnelen planlægges og projekteres som en kommunevej med Københavns Kommune som vejmyndighed, men da transportministeren skal projektere anlægget, tillægges transportministeren alle de rettigheder og forpligtelser, som ellers ville tilfalde Københavns Kommune som vejmyndighed i den anledning efter anden lovgivning, her tænkes særligt på vejlovgivningen, men der kan også følge rettigheder og forpligtelser efter anden lovgivning, for eksempel miljølovgivningen.

Endelig indeholder lovforslaget regler om pålæg af vejbyggelinjer og evt. overtagelse af areal, der bliver berørt af projekteringen, samt regler om klageadgang m.v.

## *2.2 Projektering, anlæg og drift af en udvidelse af Cityringen*

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

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

Der indsættes således et nyt kapitel i lov om en Cityring om afgreningen til Sydhavnen. Det nye kapitel fastslår, at transportministeren bemyndiges til at træffe dispositioner i henhold til loven om en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen, og at Metroselskabet I/S skal forstå projektering, anlæg og drift af afgreningen, samt at driften skal foregå som en integreret del af Cityringen. Den endelige linjeføring og stationsplacering m.v. fastlægges i kommuneplanlægningen på grundlag af de principper, som fremgår af kortbilaget til denne lov (bilag X).

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

Det skyldes, at de særlige regler i §§ 3-4 i lov om en Cityring om udarbejdelse af VVM og godkendelse af anlægget ikke finder anvendelse på udvidelsen af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen, idet VVM-processen for anlægget følger de almindelige regler i planlovgivningen. Det er således Københavns Kommune, der som planmyndighed udarbejder kommuneplangrundlag med VVM-redegørelse og miljøvurdering, og som giver VVM-tilladelsen til bygherren.

Dog finder §§ 3-4 anvendelse i forhold til afgreningskammeret fra Cityringen. Da §§ 3-4 finder anvendelse i forhold til afgreningskammeret, er det transportministeren, der afgør, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse og eventuelt en miljøvurdering for så vidt angår afgreningskammeret.

Afgreningen til Sydhavnen vil blive omfattet af de regler om regulering af forurening og kompensationer, der er indført på baggrund af lov nr. 748 af 25. juni 2014 om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven. Såfremt den af Københavns Kommune udarbejdede VVM-redegørelse vurderes at udgøre et tilstrækkeligt grundlag herfor, vil ministeren i medfør af lov om en Cityring kunne udstede regler om støjgrænser og kompensation i medfør af de i den nævnte lovændring indførte bestemmelser.

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 tunneler vil derimod skulle udbydes efter de normale udbudsprocedurer. Der henvises til de særlige bemærkninger til den foreslåede § 5 j.

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

For afgreningskammeret er det statens korrektionsreserve samt den andel af de i Udviklingsselskabet By & Havn I/S reserverede korrektionsreserver, som vedrører afgreningen, 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 med udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen.

For den resterende del af Sydhavnsmetroen er der i Udviklingsselskabet By & Havn I/S afsat korrektionsreserver, der skal betale for eventuelle uforudsete udgifter og fordyrelser samt udgifter som følge af eksempelvis skærpede myndighedskrav, tilpasninger til vandforsyningsnettet og fremførsel af afløbsledninger til tilslutningspunkter lige uden for hver stations- og skaktkonstruktion i forbindelse med udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen. Det er således i overensstemmelse med den i afsnit 1.2.2. nævnte principaftale, at eventuelle merudgifter finansieres af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, samt at Københavns Kommune (eksklusive afgreningskammeret) bærer hele risikoen for eventuelle budgetafvigelser, dvs. fordyrelse eller billigørelse.

Staten og Københavns Kommune har mulighed for at foretage tilkøb og udnytte optioner i forbindelse med gennemførelsen af afgreningen til Sydhavnen. Frederiksberg Kommune har ligeledes som medejer af Metroselskabet, men ikke direkte aftalepart i principaftalen mulighed for at foretage tilkøb og udnytte optioner i forbindelse med gennemførelsen af afgreningen til Sydhavnen. Ved tilkøb og udnyttelse af optioner forstås udgifter til undersøgelser, anlæg og drift, der ikke er nødvendige for afgreningens projektering, anlæg og drift. Tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den, der ønsker at foretage tilkøbet eller udnytte optionen.

Lovforslaget indeholder desuden forslag om, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S får hjemmel til at bidrage til afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen med 1,7 mia. kr. samt til at stille arealer vederlagsfrit til rådighed for afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen.

Det bemærkes, at de gældende regler i lov om en Cityring vedr. ekspropriation også finder anvendelse for ekspropriationer i forbindelse med afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen.

### *2.3 Nedbringelse af statens ejerandel i udviklingsselskabet By & Havn I/S*

#### *2.3.1. Gældende ret*

I henhold til § 2 i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (lov nr. 551 af 6. juni 2007 som senest ændret ved lov nr. 165 af 26. februar 2014) har Udviklingsselskabet By & Havn I/S følgende ejerfordeling:

- 1) Københavns Kommune ejer 55 pct. og
- 2) transportministeren ejer 45 pct.

Det fremgår af samme lovs § 17, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ledes af en bestyrelse på 8 medlemmer. Transportministeren udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer. Københavns Kommune udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer. Medarbejderne i Udviklingsselskabet By & Havn I/S vælger 2 medlemmer til bestyrelsen. Udpegning af formand og næstformand sker efter enig beslutning imellem de to ejere blandt de af ejerne udpegede bestyrelsesmedlemmer.

#### *2.3.2. Lovforslagets udformning*

Det foreslås, at § 2 i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (lov nr. 551 af 6. juni 2007 som senest ændret ved lov nr. 165 af 26. februar 2014) ændres således, at statens ejerandel på 45 pct. nedbringes til 5 pct., og at Københavns Kommunes ejer-

andel forøges fra 55 pct. til 95 pct. Samtidig foreslås det, at nævnte § 17 ændres således, at antallet af de af transportministeren udpegede bestyrelsesmedlemmer fra de nuværende 3 medlemmer til 2 medlemmer, og at antallet af de af Københavns Kommune udpegede bestyrelsesmedlemmer forøges fra de nuværende 3 medlemmer til 4 bestyrelsesmedlemmer.

Det fremgår af interessentskabskontrakten, at ejerne hæfter i det indbyrdes forhold for interessenternes forpligtelser i forhold til ejernes respektive ejerandele. Statens hæftelse vil således efter overdragelsen reduceres fra 45 pct. til 5 pct. Som følge af interessentskabskonstruktionen hæfter parterne imidlertid solidarisk, hvorfor Udviklingsselskabet By & Havn I/S fortsat vil have en statsgaranti, og selskabets adgang til at dække sit behov for låneoptag ved statslige genudlån vil blive opretholdt.

For at gøre tidspunktet for interessenternes udpegelse af bestyrelsesmedlemmer mere fleksibelt, præciseres det i bemærkningerne til den foreslåede modernisering af § 17, stk. 5, at det er hensigten, at bestyrelsesmedlemmer udpeget af staten udpeges for en 4-årig periode, og dette forventes at ske i forbindelse med det ordinære interessentskabsmøde, der almindeligvis finder sted i april måned. Der ændres ikke på, at bestyrelsesmedlemmer udpeget af Københavns Kommune udpeges for en 4-årig periode svarende til den kommunale valgperiode.

Ændringen af ejerandele i Udviklingsselskabet By & Havn I/S tilbageføres, hvis Sydhavnsmetroen ikke gennemføres. Dette vil i givet fald ske ved en lovændring.

#### *2.4 Udbygning i Nordhavnen*

I forlængelse af vedtagelsen af denne lov vil den aktuelle arealreservation til virksomheder med særlige beliggenhedskrav i Fingerplan 2013 blive ophævet ved en revision af Fingerplan 2013. Ophævelsen skal give mulighed for, at der kan kommune- og lokalplanlægges for en omdannelse og byudvikling af arealerne i Nordhavn til andre formål end til virksomheder med særlige beliggenhedskrav og på baggrund af de overordnede rammer for planlægningen, der er fastsat af miljøministeren i Fingerplanen. De overordnede rammer for planlægningen i hovedstadsområdet skal sikre, at byudviklingen i hovedstadsområdet sker ud fra regionale hensyn, bl.a. ved fastsættelse af rækkefølgebestemmelser, der skal bidrage til at sikre, at byudvikling og byomdannelse koordineres med den overordnede trafikale infrastruktur og den kollektive trafikbetjening, at sikre et rigeligt og varieret udbud af planlagte byggemuligheder, som dog ikke væsentligt overstiger forventet nybyggeri i hovedstadsområdet i planperioden, og at sikre en balanceret udvikling mellem de forskellige egne i hovedstadsområdet.

Det bemærkes, at lovforslaget således ikke ændrer på den arealanvendelse af Ydre Nordhavn, som blev fastlagt i kapitel 4 a i lov nr. 632 af 14. juni 2011 – herunder, at et areal, som i lovens § 26 b, stk. 4, er angivet med "IV" bibeholdes som søterritorium. Værdiansættelsen af Ydre Nordhavn, jf. nedenfor, er således udarbejdet under respekt af den arealangivelse, som blev fastlagt i nævnte kapitel 4 a, og som fremgår af lovens bilag 2. Værdiansættelsen drejer sig om arealer, som på kortet ligger under den angivne linje i lovens bilag 2.

I øvrigt bemærkes, at de overordnede rammer for planlægningen i hovedstadsområdet skal sikre en hensigtsmæssig byudvikling og regional balance i byudviklingen inden for hele hovedstadsområdet, og at miljøministeren dermed kan varetage sine særlige forpligtelser som overordnet planmyndighed i hovedstadsområdet. Dette sker under hensyntagen til den indgåede aftale mellem regeringen og Københavns Kommune. Der henvises i det hele til pkt. 4.3.2. i bemærkninger til lovforslag L 158 til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, som videreføres ved denne lovændring.

#### *2.5. Økonomien i Udviklingsselskabet By & Havn I/S*

Med lovforslaget udvides formålsparagraffen for Udviklingsselskabet By & Havn I/S, og Udviklingsselskabet By & Havn I/S forpligtes via principaftalen (se afsnit 1.2.2) til at forestå en central rolle i forbindelse med en række infrastrukturprojekter. Lånefinansieringen af disse projekter baseres på den værdiskabelse, der sker i Udviklingsselskabet By & Havn I/S i forbindelse med anlæg af infrastrukturinvesteringerne og yderligere byudvikling i Nordhavnen.

Til at vurdere denne værdiskabelse har Københavns Kommune og Transportministeriet anmodet Deloitte, Statsautoriseret Revisionspartnerselskab, om at udarbejde en værdiansættelse af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, når der tages højde for den generelle udvikling og for den værdiforøgelse, som de af principaftalen planlagte investeringer medfører for selskabet. Idet der er tale om investeringer, som ligger et godt stykke ude i fremtiden, hersker der naturligvis en vis usikkerhed om den forventede forrentning.

Konkret beregnes værdien med udgangspunkt i de principper og forudsætninger, der er gældende for selskabets langtidsbudget, som bruges til at beregne konsekvenserne af investeringsaktiviteter og gældsfinansiering af selskabets øvrige aktiviteter. Det vil sige, at modellen baseres på forudsætninger om både befolkningstilvækst, salgspriser og salgstakst, når værdien af at udvikle Ydre Nordhavn gøres op.

Da der er tale om værdiansættelse af et selskab med henblik på en overdragelse af en del af statens ejerandel, bør værdien af selskabet og dermed også statens ejerandel med rette vurderes som i en salgssituation. Her anlægges typisk en tilgang, der vægter værdien højt. Efter drøftelse med Deloitte har Københavns Kommune og Transportministeriet lagt sig fast på, at der benyttes en diskonteringsfaktor på 3 pct. Valget af diskonteringsfaktor understøttes af, at Københavns Kommune forventer en væsentlig stigning i antallet af tilflyttere til kommunen, der vil efterspørge boliger, og hvor det allerede nu kan konstateres, at der er over de kommende år vil være behov for en markant forøgelse af antallet af boliger. Jord til bebyggelse må i det lys anses for at udgøre en knaphedsfaktor. Ydre Nordhavn bliver i den forbindelse ganske attraktiv. Desuden er der i værdiansættelsen generelt anlagt konservative skøn, herunder fx salgspris af byggeretter og salgstakten. En diskonteringsfaktor på 3 pct. sammenholdt med de resterende skøn og forudsætninger i modellen synes derfor at balancere imellem fordele og ulemper.

Deloitte har således med en diskonteringsfaktor på 3 pct. opgjort nutidsværdien af selskabet til ca. 5,9 mia. kr. Heraf udgør nutidsværdien af investeringerne i Ydre Nordhavn samt investeringerne i en Nordhavnstunnel en værdistigning på samlet ca. 2,7 mia. kr.

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

Alle omkostninger til forberedelse, undersøgelse, projektering samt sikring af Nordhavnstunnelen med tilsluttende veje, herunder udgifter til pålæg af vejbyggelinjer, overtagelser af ejendomme og evt. andre erstatninger, finansieres af Københavns Kommune. Det er Københavns kommune der afholder udgifterne knyttet til udarbejdelsen af det nødvendige planlægningsgrundlag. Vejdirektoratets bevillingsmæssige håndtering heraf, vil skulle afklares mellem Vejdirektoratet og Transportministeriets departement.

Afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen skønnes at koste 8.630 mio. kr. inklusiv 30 pct. korrektionsreserve (2014-priser), jf. tabel 1.

<b>Tabel 1. Anlægsøkonomi for afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen.</b>	
Anlægsøkonomi (mio. kr. afrundet til hele 10 mio. kr., medio 2014-niveau)	Sydhavnsafgrening ved 30 pct. reserve
Bygge- og anlægsarbejder	4.170
Transportsystem, anlæg	1.230

Andre arbejder og udgifter	340
Overordnede generelle omkostninger	900
<b>Basisoverslag</b>	<b>6.640</b>
Reserver – 30 pct.	1.990
<b>Samlet anlægsoverslag</b>	<b>8.630</b>

I det samlede anlægsoverslag herover er der inkluderet en reserve på 30 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 medio 2017. Den endelige anlægssum foreligger, når Metroselskabet I/S aflægger anlægsregnskab ved projektets afslutning.

Københavns Kommune vil i 2014 indskyde 2.000 mio. kr., og Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil i 2014 indskyde 1.700 mio. kr. Eventuelle merudgifter herudover forudsættes finansieret af By & Havn I/S, og der reserveres et beløb svarende til projektets korrektionsreserve på 30 pct. (ekskl. statens andel af afgreningskammer) i By & Havn I/S' langtidsbudget.

Statens bidrag til den resterende del af finansieringen af afgreningen til Sydhavnen opnås ved, at staten overdrager 40 procentpoint af sin ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune.

Anlægsomkostningerne for afgreningskammeret er ca. 525 mio. kr. inkl. reserve. Statens bidrag udgør 263 mio. kr. inkl. korrektionsreserve. Midlerne indskydes i overensstemmelse med principperne i ny anlægsbudgettering. Ved aktstykke 149 tiltrådt af Finansudvalget den 4. september 2014 er der givet bevillingsmæssig hjemmel til statens indskud på 263 mio. kr. inkl. korrektionsreserve i Metroselskabet I/S som statens andel i etablering af afgreningskammeret fra Cityringen til Sydhavnen.

Det bemærkes, at anlægget af afgreningen til Sydhavnen afsluttes senere end anlægget af Cityringen og afgreningen til Nordhavnen, og afgreningen til Sydhavnen forudsættes tilbagebetalt senere end de to andre anlæg. Dette vil påvirke tidspunktet for Metroselskabet I/S' afvikling af den samlede gæld.

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

De ledningsejere, hvis ledninger er anbragt som gæst på arealer, som skal bruges til afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, bliver pålagt at betale for flytningen af deres ledninger. Udgiften for de berørte ledningsejere er anslået til at være ca. 130 mio. kr.

#### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ikke administrative konsekvenser for borgerne.

#### 6. Miljømæssige konsekvenser

I overensstemmelse med kravene til VVM-redegørelse og miljøvurdering vil de miljømæssige konsekvenser og påvirkninger af omgivelserne blive beskrevet og vurderet med hensyn til en række forhold.

Transportministeren ved Vejdirektoratet udarbejder VVM-redegørelse for en Nordhavnstunnel med tilsluttende vejanlæg. Dette arbejde vil, jf. forslagens § 3, følge de almindelige regler for udarbejdelse af VVM-redegørelser på statslige anlæg. Projekteringen af Nordhavnstunnelen og tilsluttede vejanlæg har ingen miljømæssige konsekvenser.

VVM-processen for afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen følger de almindelige regler i planlovgivningen, idet de særlige regler i §§ 3-4 i lov om en Cityring om udarbejdelse af VVM og godkendelse af anlægget ikke finder anvendelse på afgreningen til Sydhavnen. Det er således Københavns Kommune, der som planmyndighed udarbejder kommuneplangrundlag med VVM-redegørelse og miljøvurdering, og som giver VVM-tilladelsen til bygherren. Det er dog transport-

ministeren, der afgør, om der skal udarbejdes en supplerende VVM-redegørelse og eventuelt en miljøvurdering for så vidt angår afgreningskammeret fra Cityringen til Sydhavnen.

Afgreningskammeret fra Cityringen til Sydhavnen miljøvurderes og godkendes dog som en del af Cityringen i overensstemmelse med reglerne i §§ 3 og 4 i lov om en Cityring.

#### 7. Forholdet til EU-retten

Forslaget skal overholde gældende EU-krav i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet).

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

Et udkast til lovforslag har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Danmarks naturfredningsforening, Dansk byggeri, Dansk Cyklistforbund, Dansk Erhverv, Dansk Handicap forbund, Danske Handicaporganisationer, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Havne, Danske Havnevirksomheder, Danske Regioner, DI Transport, DSB, Energinet.dk, Fagligt Fælles Forbund, Frederiksberg Kommune, Friluftsrådet, Greenpeace, Håndværksrådet, Kommunernes Landsforening, Københavns Kommune, Landsorganisationen i Danmark, Metroselskabet I/S, Movia, NOAH-Trafik, Rigsrevisionen, 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	Københavns Kommune vil i 2014 indskyde 2.000 mio. kr., og Udviklingselskabet By & Havn vil ligeledes i 2014 indskyde 1.700 mio. kr.,. Eventuelle merudgifter herudover forudsættes finansieret af By & Havn I/S, og der reserveres et beløb svarende til projektets korrektionsreserve på 30 pct. (ekskl. statens andel af afgreningskammer) i By & Havn I/S langtidsbudget).

		<p>Statens bidrag til den resterende del af finansieringen af afgreningen til Sydhavnen opnås ved, at staten overdrager 40 procentpoint af sin ejerandel af By &amp; Havn I/S til Københavns Kommune, svarende til 2.400 mio. kr.</p> <p>Anlægsomkostningerne for afgreningskammeret er ca. 525 mio. kr. inkl. reserve. Statens bidrag udgør 263 mio. kr. inkl. korrektionsreserve.</p> <p>Københavns Kommune vil dække alle udgifter for staten til projektering af Nordhavnstunnelen og tilstødende vejanlæg. Københavns Kommunes udgifter vil blive fuldt finansieret af By og Havn I/S.</p>
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	De ledningsejere, hvis ledninger er anbragt som gæst på arealer, som skal bruges til afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, bliver pålagt at betale for flytningen af deres ledninger. Udgiften for de berørte ledningsejere er anslået til at være ca. xx mio. kr.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	<p>Afgreningen understøtter mulighederne for bæredygtig transport, der på sigt vil kunne reducere udledningen af CO<sub>2</sub>.</p> <p>Projekteringen af Nordhavnstunnelen og tilstødende vejanlæg vil ikke i sig selv have miljømæssige konsekvenser.</p>	<p>Konsekvenserne vil blive vurderet i Københavns Kommunes VVM-redegørelse og miljøvurdering. Der vil blive iværksat diverse tiltag for at generne i anlægsfasen vil blive mindsket.</p> <p>Konsekvenserne for anlægget af Nordhavnstunnelen m.v. vil fremgå af VVM-redegørelsen og vil indgå i den efterfølgende anlægslov.</p>
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	<p>Forslaget skal overholde gældende EU-krav i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet).</p> <p>Forslaget overholder gældende EU-krav vedrørende udbud af offentlig service- trafik (Europa-Parlamentets og Rådets Forordning (EF) Nr. 1370/2007 af 23.</p>	

	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*

Den foreslåede bestemmelse i § 1 bemyndiger transportministeren til at forberede, undersøge, projektere og sikre samt til at træffe andre dispositioner, som er nødvendige for at anlægge en Nordhavnstunnel med tilslutning til vejnettet i Nordhavn. Nordhavnstunnelen etableres i forlængelse af den af Københavns Kommune under anlæg værende Nordhavnsvej. Forslaget til stk. 2 bemyndiger Vejdirektoratet til at udøve de beføjelser i lovforslaget, som ellers er tillagt transportministeren.

Som det fremgår af forslaget til § 3, projekteres Nordhavnstunnelen som en kommunevej med Københavns Kommune som vejmyndighed. Det kræver derfor lovhjemmel for transportministeren at udføre de opgaver, som ellers ville tilfalde Københavns Kommune som vejmyndighed efter lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 11. marts 2011.

*Til § 2*

Den foreslåede bestemmelse i § 2 pålægger Københavns Kommune og Udviklingselskabet By og Havn I/S efter aftale med transportministeren at afholde alle udgifter til de opgaver, der pålægges transportministeren efter forslagens § 1, herunder evt. omkostninger til pålæg af vejbyggelinjer, overtagelse af arealer og andre erstatninger efter forslagens §§ 5-11.

Som det fremgår af forslaget til § 3, projekteres Nordhavnstunnelen som en kommunevej med Københavns Kommune som vejmyndighed. Kommunen ville derfor også efter lov om § 10, stk. 1, i lov om offentlige veje skulle afholde udgifterne til projektering og senere anlæg af Nordhavnstunnelen. Det er usikkert om, der er i dag er klar hjemmel til, at transportministeren projekterer en kommunevej, uanset om kommunen har besluttet at overlade kompetencen til transportministeren. Der skabes derfor med forslaget til § 2 en sikker hjemmel hertil.

Det er ikke efter gældende ret muligt for et selskab, der er oprettet på privatretligt grundlag, at bidrage til projektering af en offentlig vej. Det skabes der hjemmel til i forslaget til § 2.

*Til § 3*

Forslaget til § 3 medfører, at transportministeren indtræder i de forpligtelser som vejmyndighed for Nordhavnstunnelen samt tilslutning til vejnettet i Nordhavn. Dette ville ellers tilfalde Københavns Kommune efter anden lovgivning. Her tænkes først og fremmest på vejlovgivningen (lov om offentlige veje, lov om private fællesveje, lov om grundejerbidrag til offentlige vej og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje), men også andre rettigheder og forpligtelser, der kan følge af anden lovgivning, for eksempel miljølovgivningen. Vejdirektoratet kan således udarbejde den forberedelse, undersøgelse og projektering samt andre dispositioner, som er nødvendige for at for-



berede og sikre anlæg af en Nordhavnstunnel efter de gældende regler, som om det var et statsligt anlæg. Dette skyldes primært behovet for ikke at skulle bruge ressourcer på nye processer, men at fastholde projekter i de arbejdsgange, som dagligt anvendes i Vejdirektoratet.

#### *Til § 4*

Den foreslåede bestemmelse i § 4 bemyndiger transportministeren til at udarbejde VVM-redegørelser og andre nødvendige miljøvurderinger af projektet.

Den foreslåede bestemmelse medfører, idet projektet forudsættes gennemført ved anlægslov, at reglerne i planloven om VVM-redegørelser ikke finder anvendelse.

Forslaget indebærer, at der kan gennemføres en helhedsorienteret miljøvurdering af projektet med udgangspunkt i det samlede projekt. VVM-processen gennemføres derfor af transportministeren under inddragelse af relevante myndigheder. VVM-processen skal i øvrigt gennemføres tæt på borgerne, herunder således at der sker offentlige høring med mulighed for at bemærkninger kan indgå i det videre beslutningsgrundlag for projektet. Transportministeren etablerer og sikrer den fornødne koordination undervejs i processen og inddrager om nødvendigt teknisk ekspertise til brug for udarbejdelse af de i bestemmelsen omtalte miljøvurderinger. Gennemførelse af VVM-redegørelserne og andre miljøvurderinger, inklusive den tilhørende høring af offentligheden, er en forudsætning for, at transportministeren kan indstille et forslag til anlæg af en Nordhavnstunnel til vedtagelse i Folketinget ved fremsættelse af anlægslov.

#### *Til § 5*

De foreslåede bestemmelser i § 5 indeholder regler om pålæg af vejbyggelinjer til sikring af gennemførelsen Nordhavnstunnelen.

Efter forslagens stk. 2 gælder der på de arealer, der ligger foran en vejbyggelinje, at der ikke uden transportministerens tilladelse må opføres ny bebyggelse, tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføres nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etableres andre anlæg eller indretninger af blivende art.

Efter forslagens stk. 3 kan pålæg af vejbyggelinjer efter denne bestemmelse ske for en periode på 10 år. Herefter kan der ske forlængelse af vejbyggelinjepålægget med 10 år ad gangen.

#### *Til § 6*

Efter forslaget til § 6 kan transportministeren sikre, at der ikke foretages de foranstaltninger, der er nævnt i forslagens § 5, stk. 2, når der planlægges pålæg af vejbyggelinjer efter forslagens § 5.

Når der er nedlagt forbud efter denne bestemmelse, har transportministeren herefter en periode på et år til at sikre arealet ved pålæg af vejbyggelinjer efter den foreslåede § 5. Dette følger af forslagens stk. 2.

Forslagets stk. 3 pålægger de Københavns Kommune at give meddelelse til transportministeren, hvis Borgerrepræsentationen behandler tilladelser til retlige eller fysiske foranstaltninger, som må forventes at komme i strid med en planlagt vejbyggelinje.

Formålet med denne meddelelse er at give transportministeren mulighed for at nedlægge forbud efter denne bestemmelse, eller pålægge vejbyggelinjer efter den foreslåede § 5, inden der på en ejendom iværksættes foranstaltninger, som kan være i konflikt med et planlagt vejprojekt.

Den foreslåede bestemmelse vil derfor medføre, at Københavns Kommune skal give meddelelse til transportministeren, når kommunen behandler byggetilladelser, næringstilladelser, nye tilladelser til adgange (overkørsler) og andre tilladelser, som ved deres meddelelse kan risikere at medføre fordyrelser i forhold til et planlagt projekt. Transportministeren har herefter 2 måneder til at ned-

lægge forbud efter oplysningerne er modtaget. Hvis dette ikke sker, kan Borgerrepræsentationen meddele tilladelse.

Den foreslåede bestemmelses stk. 4 medfører, at forbud efter stk. 1 skal respekteres af ejendommens ejere, brugere og panthavere og andre rettighedshavere fra datoen for forbuddets meddelelse.

#### *Til § 7*

Den foreslåede bestemmelse i § 7 indeholder regler om offentliggørelse af vejbyggelinjepålæg. Efter forslaget til stk. 1 skal transportministeren offentliggøre sin beslutning om pålæg af vejbyggelinje efter forslaget § 5 og evt. forlængelse af vejbyggelinjepålæg efter § 5, stk. 3.

I forslaget til stk. 2 er det fremhævet, at gyldighedsvirkningen af vejbyggelinjepålæg er knyttet til den offentlige kundgørelse.

Bestemmelsens stk. 3 indeholder regler om ejerens mulighed for på anmodning at få oplyst vejbyggelinjernes placering på ejendommen.

Bestemmelsens stk. 4 indeholder et krav om, at bygherren skal søge information om, hvorvidt arbejdet vil komme i strid med vejbyggelinjerne, inden der iværksættes byggearbejde på et vejbyggelinjepålagt areal.

#### *Til § 8*

Den foreslåede bestemmelse i § 8 indeholder regler om klagefrist, retsvirkningen af en klage og bestemmelsen om indbringelse af afgørelsen for domstolene når der træffes afgørelse om pålæg af vejbyggelinjer efter § 5.

Fristen for indbringelse af en klage er normalt 4 uger regnet fra det tidspunkt, hvor klager har modtaget afgørelsen med en korrekt klagevejledning. Der er generelt ikke opsættende virkning ved klager, medmindre dette bestemmes af klagemyndigheden i den konkrete sag. Den administrative klageadgang skal være udnyttet, før sagen kan indbringes for domstolene, og dette skal være sket inden 6 måneder efter modtagelse af klagemyndighedens afgørelse med en korrekt søgsmålsvejledning.

#### *Til § 9*

Den foreslåede bestemmelse i § 9 omhandler ejerens ret til under nærmere betingelser at kræve et areal overtaget af transportministeren, når arealet er blevet pålagt vejbyggelinjer efter forslaget § 5.

Vejbyggelinjepålæg anses som en almindelig regulering af ejendomsretten og er som hovedregel principielt erstatningsfrit.

I de tilfælde, hvor vejbyggelinjepålæg virker særligt indgribende, har en ejer af et areal, der pålægges vejbyggelinjer, adgang til at begære sin ejendom helt eller delvist overtaget af transportministeren.

Ejeren af en ejendom kan endvidere begære sin ejendom overtaget, hvis der foreligger særlige grunde, og vejbyggelinjen forhindrer salg af ejendommen på normale vilkår. Særlige personlige grunde kan være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager. Der er ingen tidsfrist for, hvornår en begæring efter forslaget til stk. 1 og 2 kan fremsættes.

Forslaget til stk. 3 betyder, at ejeren af en ejendom, hvor der på en del af ejendommens areal er pålagt vejbyggelinje, kan kræve hele ejendommen overtaget, hvis ejendommen efter pålægget ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som selvstændig ejendom, eller hvis ejendommen efter pålægget ikke skønnes at kunne udnyttes på en rimelig måde.

Efter forslaget til stk. 4 og 5 kan transportministerens afslag på overtagelse eller uenighed om erstatningen, indbringes for de myndigheder, der er nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropria-

tion vedrørende fast ejendom. Taksationskommissionen afgør, om transportministeren skal overtage ejendommen og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

#### *Til § 10*

Bestemmelsen i forslagets § 10 vedrører fremrykket overtagelse af ejendomme, der berøres indgribende af den projekteringsaktivitet, der er nævnt i forslagets § 1.

Formålet med bestemmelsen er at muliggøre, at borgere, der kommer i klemme, fordi som følge af projekteringsaktiviteten reelt bliver afskåret fra at afhænde deres ejendom, kan anmode om at få deres ejendom overtaget på et tidligere tidspunkt i processen, end de gældende regler giver mulighed for.

Der skal i den forbindelse foretages en konkret afvejning af to overordnede hensyn. På den ene side skal der tages hensyn til, at der ikke overtages ejendomme til et projekt, der muligvis ikke bliver gennemført. På den anden side skal der tages hensyn til behovet for så tidligt som muligt i planlægningsprocessen at kunne hjælpe lodsejere, der på grund af indtrufne særlige personlige forhold får behov for at afhænde ejendommen til en pris, der svarer til prise i almindelig fri handel uden vejplanerne. Særlige personlige forhold kan eksempelvis være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager.

Den konkrete afgørelse om, hvorvidt betingelserne for fremrykket overtagelse er opfyldt, træffes af transportministeren. Hvis betingelserne for fremrykket overtagelse er opfyldt, fastsættes erstatningen af ekspropriations- og taksationsmyndigheder i henhold til lov om fremgangsmåde ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

#### *Til § 11*

Den foreslåede bestemmelse i § 11 giver transportministeriet hjemmel til at foretage opmålinger, nivellementer og andre tekniske forarbejder på privat ejendom, hvis det er nødvendigt i anledning af projekteringsarbejdet. Dog skal der enten gives vedkommende ejer eller bruger særskilt orientering i forvejen eller - hvis dette ikke er muligt - offentliggøres på anden måde.

Der er i forslaget indsat en hjemmel i stk. 3 til, at der kan foretages arkæologiske forundersøgelser. Hvis det vurderes, at der er behov for at foretage arkæologiske forundersøgelser, er det mest hensigtsmæssigt, at disse undersøgelser gennemføres, før detailprojekteringen og før anlægsarbejderne påbegyndes, således at den tid, der anvendes til undersøgelserne, ikke forsinkes eller belaster et projekts økonomi mere end nødvendigt. Det er derfor hensigtsmæssigt, at disse arkæologiske forundersøgelser kan påbegyndes tidligt, og så vidt muligt allerede inden der foreligger en færdig detailprojektering for anlægget. Fastlæggelsen af behovet for arkæologiske forundersøgelser vil foregå i samarbejde med Kulturstyrelsen og de lokale statsanerkendte museer.

De nævnte arkæologiske forundersøgelser vil kunne medføre, at arealer ikke vil kunne benyttes i en kortere eller længere periode. Der er derfor behov for en hjemmel til at kunne foretage disse undersøgelser, når de medfører ulemper for ejerne af de pågældende arealer, og det derfor typisk ikke er muligt at opnå en frivillig aftale med lodsejeren om at kunne disponere over et givent område.

Forslagets stk. 2 og 4 foreskriver den varsling, der skal ske af de berørte grundejere, inden der iværksættes forundersøgelser eller arkæologiske undersøgelser. Det foreslås således i stk. 2 og 4, at varslingen i forbindelse med forundersøgelser efter stk. 1 fortsat er mindst 14 dage, mens varsling i forbindelse med arkæologiske forundersøgelser efter stk. 3 skal ske mindst 28 dage før gennemførelsen af disse forundersøgelser. Arkæologiske forundersøgelser er typisk mere indgribende for

grundejerne end forberedende undersøgelser efter stk. 1. Arkæologiske forundersøgelser er endvidere ofte ikke så presserende at gennemføre. Det vurderes på den baggrund rimeligt med en længere varsling af grundejerne ved arkæologiske forundersøgelser.

Det er op til transportministeren at bestemme, hvordan offentliggørelsen skal ske. Offentliggørelsen kan for eksempel ske på Transportministeriets eller Vejdirektoratets hjemmeside.

Eventuelle skader, der forvoldes ved disse forberedende foranstaltninger, skal erstattes. I mangel af enighed mellem grundejeren og kommunalbestyrelsen fastsættes erstatningen af myndighederne nævnt i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Det betyder, at det er ekspropriationskommissionerne, der tager stilling til spørgsmålet, og at der er klageadgang til de statslige taksationskommissioner i lighed med, at det er disse myndigheder, der tager stilling til ekspropriation vedrørende statsvejene.

#### *Til § 12*

I forslaget til § 12 bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes efter denne lov i det omfang, der ikke allerede er fastsat bestemmelse om klageadgang i loven.

#### *Til § 13*

Til nr. 1

Der foreslås indsat et nyt kapitel 3 b. Kapitlet omhandler projektering, anlæg og drift af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen.

*Til § 5 h*

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

Af § 5 h, stk. 2, fremgår, at der som bilag X til loven er vedlagt et oversigtskort, der viser linjeføringen for afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen samt placeringen af de fem stationer på afgreningen. Den VVM-vurdering, der skal foretages af afgreningen til Sydhavnen, kan medføre et behov for mindre justeringer af linjeføring og stationsplaceringer. Den endelige linjeføring og stationsplacering fastlægges derfor i kommuneplanlægningen på grundlag af de principper, som fremgår af kortbilaget. Afgreningen til Sydhavnen nødvendiggør også en udvidelse af Cityringens Kontrol- og Vedligeholdelsescenter (CMC).

Det foreslås i § 5 h, stk. 3, at §§ 3-5, § 6 samt § 7, stk. 2-5, i loven ikke finder anvendelse på afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen. Dette skyldes, at de nævnte bestemmelser i loven for så vidt angår afgreningen til Sydhavnen foreslås erstattet af bestemmelserne i kapital 3 b. De særlige bestemmelser om VVM-processen og godkendelse af anlægget finder ikke anvendelse på afgreningen til Sydhavnen, idet afgreningen følger den normale VVM-procedure, hvor det er Københavns Kommune, der udarbejder VVM-redegørelse og miljøvurdering. Afgreningskammeret fra Cityringen til Sydhavnen anses for at være en del af det igangværende anlægsbyggeri af Cityringen, og det fremgår derfor af den foreslåede bestemmelse, at §§ 3 og 4 finder anvendelse på afgreningskammeret.

*Til § 5 i*

Det foreslås i § 5 i, at Metroselskabet I/S forestår projektering, anlæg og drift af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen. Driften af afgreningen til Sydhavnen skal foregå som en integreret del af

den øvrige Cityring. Metroselskabet I/S får således ansvaret for den samlede metro, dvs. både den allerede anlagte metro (etape 1-3) samt den samlede Cityring inklusiv afgreningen til Nordhavnen og den her foreslåede afgrening til Sydhavnen.

*Til § 5 j*

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

Udbudsreglerne fremgår af tilbudsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1410 af 7. december 2007, som senest ændret ved § 1 i lov nr. 1234 af 18. december 2012, samt af udbudsdirektivet og forsyningsvirksomhedsdirektivet. For Metroselskabet I/S vil det primært være forsyningsvirksomhedsdirektivet, der vil være relevant.

Som udgangspunkt vil alle opgaver omfattet af udbudsreglerne således skulle udbydes. Der findes dog forskellige undtagelser til udbudspligten, f.eks. i forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 40, stk. 3, 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. Forsyningsvirksomhedsdirektivets artikel 40, stk. 3, litra c, 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.

Undtagelser til udbudspligten vil især 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 blandt andet kunne gælde 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 & Havn I/S, at Metroselskabet I/S skal foretage offentligt udbud af drift og vedligehold af metroen. Bestemmelsen i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S omhandler de fremtidige udbud af den samlede metro, både metroens etaper 1-3 og den samlede Cityring, det vil sige inklusiv afgreningen til Nordhavnen og den her foreslåede afgrening til Sydhavnen.

Det foreslås i § 5 j, stk. 2, at Metroselskabet I/S efter afholdelse af udbud på anlæg, drift og vedligehold af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen skal forelægge sin indstilling for staten og Københavns Kommune om det økonomiske grundlag for indgåelse af kontrakter om anlæg af afgreningen til Sydhavnen.

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

*Til § 5 k*

Den foreslåede bestemmelse i § 5 k, stk. 1, fastlægger, at ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til undersøgelser, anlæg og drift, der ikke er nødvendige i forbindelse med afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, og som staten og Københavns Kommune har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelse af anlægget, jf. den foreslåede § 5 i. 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 tilkøbe eller udnytte en option.

I § 5 k, stk. 2, om uforudsete udgifter til afgreningskammeret mellem Cityringen og afgreningen til Sydhavnen fastlægges, at det er statens korrektionsreserve og den af Udviklingsselskabet By & Havn I/S reserverede korrektionsreserve, som vedrører afgreningskammeret, der skal betale for eventuelle uforudsete udgifter og fordyrelser. Der henvises til de almindelige bemærkninger under punkt 1.2.2., hvor en korrektionsreserve på 30 pct. af den samlede anlægssum er omtalt.

I § 5 k, stk. 3, fastlægges, at uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen (eksklusive afgreningskammeret) betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, og der er således som nævnt i stk. 2 reserveret en korrektionsreserve i Udviklingsselskabet By & Havn I/S, svarende til 30 pct. af den samlede anlægssum (eksklusive statens andel af afgreningskammeret). Det er således i overensstemmelse med den i afsnit 1.2.2. citerede principaftale, at eventuelle merudgifter finansieres af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, samt at Københavns Kommune (eksklusive afgreningskammeret) bærer hele risikoen for eventuelle budgetafvigelser, dvs. fordyrelse eller billigørelse. Bestemmelsen svarer i store træk til den gældende lovs § 6, stk. 2 og 3. Dog er den her foreslåede bestemmelse tilpasset, idet det kun er Udviklingsselskabet By & Havn I/S og subsidiært Københavns Kommune, der er ansvarlige for den nødvendige finansiering af uforudsete udgifter i forbindelse med afgrening fra Cityringen til Sydhavnen.

I § 5 k, stk. 4, fastsættes vilkårene for Frederiksberg Kommunes mulighed for at foretage tilkøb og udnytte optioner i forbindelse med gennemførelsen af afgreningen til Sydhavnen. Ved tilkøb og udnyttelse af optioner forstås udgifter til undersøgelser, anlæg og drift, der ikke er nødvendige for afgreningens projektering, anlæg og drift. Bestemmelsen fastslår, at det er Frederiksberg Kommune, der betaler for et tilkøb eller en udnyttelse af en option omfattet af bestemmelsen. Med bestemmelsen sikres det, at Frederiksberg Kommune som medejer af Metroselskabet, men ikke direkte aftalpart i principaftalen får mulighed for at foretage tilkøb eller udnytte optioner i forbindelse med gennemførelsen af afgreningen til Sydhavnen.

*Til § 5 l*

Det følger af bestemmelsen i § 5 l, 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, anlæg og drift af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes inden for anlægsbudgettet til afgreningen til Sydhavnen. Endvidere er der i Udviklingsselskabet By & Havn I/S afsat en korrektionsreserve til finansiering af uforudsete omkostninger.

Det forudsættes i øvrigt, at staten og Københavns Kommune vil tilstræbe ikke at stille nye skærpede krav, der indebærer væsentlige øgede omkostninger for afgreningen til Sydhavnen. Skulle det eventuelt blive nødvendigt at stille skærpede 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.

Der skal i planlægningen af projektet tages hensyn til, at Københavns Kommune, samtidig med projekteringen og anlæggelsen af en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavn, kan etablere andre infrastrukturanlæg i berørte områder.

Anlægsarbejdet med afgreningen til Sydhavn er omfattet lov nr. 748 af 25. juni 2014 om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven, dog undtaget § 3 i lov om en Cityring, jf. § 5 h, stk. 3. For afgreningen til Sydhavnen betyder dette, at transportministeren på baggrund af Københavns Kommunes VVM-redegørelse fastsætter regler om forurening og gener fra byggepladser, kompensation til metrobyggepladernes naboer, skattefritagelse for kompensation m.v.

Med hensyn til myndighedsgodkendelser og opkrævning af gebyr henvises til den gældende lovs § 15. Fra Metroselskabet I/S vil der blive overført xx mio. kr. til Trafikstyrelsen for varetagelsen af godkendelse af de bygningsmæssige forhold på afgreningen til Sydhavnen.

Bestemmelsen svarer indholdsmæssigt til den gældende lovs § 7, stk. 2. Dog er den her foreslåede bestemmelse tilpasset, idet det kun er Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, der skal tilvejebringe den nødvendige finansiering.

#### *Til § 5 m*

Den foreslåede bestemmelse i § 5 m, stk. 1, fastlægger, at udgiften til eventuelle nødvendige tilpasninger af vandforsyningsnettet i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen betales af Metroselskabet I/S. Bestemmelsen fastlægger endvidere, at den nødvendige finansiering tilvejebringes inden for anlægsbudgettet til afgreningen til Sydhavnen. Endvidere er der i Udviklingsselskabet By & Havn I/S afsat en korrektionsreserve til finansiering af uforudsete omkostninger i overensstemmelse med den i afsnit 1.2.2. citerede principaftale.

Det foreslås i § 5 m, stk. 2, at HOFOR Spildevand København A/S er forpligtet til at føre afløbsledninger frem til tilslutningspunkter lige uden for hver stations- og skaktkonstruktion i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen. Metroselskabet I/S skal betale sædvanligt tilslutningsbidrag til afløbsledninger. Metroselskabet I/S skal endvidere afholde eventuelle udgifter til afledning af oppumpet vand fra udgravninger. Den nødvendige finansiering tilvejebringes inden for anlægsbudgettet til afgreningen til Sydhavnen. Endvidere er der i Udviklingsselskabet By & Havn I/S afsat en korrektionsreserve til finansiering af uforudsete omkostninger i overensstemmelse med den i afsnit 1.2.2. citerede principaftale.

#### *Til § 5 n*

Det foreslås i § 5 n, at gæsteprincippet i § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje, finder anvendelse i forbindelse med projektering og anlæg af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, jf. den foreslåede bestemmelse i § 5 h.

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. Det betyder fx, at en ledningsejer, som ejer en ledning, hvor en flytning af ledningen er nødvendiggjort af anlægget af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, selv skal betale for flytningen af ledningen. Dette gælder

dog kun, hvis ledningsejeren ikke har betalt vederlag for, at ledningen ligger i det pågældende areal, dvs. at ledningen ligger som »gæst«.

Den foreslåede bestemmelse træder for så vidt angår afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen 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 § 5 o*

Det foreslås i § 5 o, at et eventuelt nyt byzoneareal som følge af opfyld til anlæg af en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavn tilfalder Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Den foreslåede bestemmelse har til formål at sikre, at der tages hensyn til mulighederne for byggeomdning og byudvikling i de omkringliggende områder, herunder mulighed for, at Københavns Kommune kan anlægge en bro mellem Enghave Brygge og Teglholmen inden metroens åbning.

*Til nr. 2*

Det foreslås, at bilag 1 til lovforslaget optages som bilag X til loven.

*Til § 14*

*Til nr. 1-2*

Staten ved transportministeren og Københavns Kommune er enig om at anlægge og finansiere en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen. Metroen anlægges af Metroselskabet I/S. I den forbindelse overdrager staten hovedparten af sin ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S til Københavns Kommune (40 procentpoint) som et bidrag til anlægget. Herved reduceres den statslige ejerandel med 40 procentpoint fra de nuværende 45 til 5 pct.

Det fremgår af interessentskabskontrakten, at ejerne hæfter i det indbyrdes forhold for interessentskabets forpligtelser i forhold til ejernes respektive ejerandele. Statens hæftelse vil således efter overdragelsen blive reduceret med 40 procentpoint fra de nuværende 45 pct. til 5 pct. Som følge af interessentskabskonstruktionen hæfter parterne imidlertid solidarisk, hvorfor Udviklingsselskabet By & Havn I/S fortsat vil have en statsgaranti, og selskabets adgang til at dække sit behov for låneoptag ved statsligt genudlån vil blive opretholdt.

Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.

*Til nr. 3*

Det foreslås, at nugældende sætning: ”Dog vælges medlemmerne af selskabets første bestyrelse fra selskabets stiftelse til den 31. december 2009” i § 9, stk. 5, ophæves. Virksomhedens første bestyrelse er for længst udpeget, og der er derfor ikke længere behov for en sådan hjemmel.

Der ændres ikke på, at bestyrelsesmedlemmerne udpeges af interessenterne hver for sig for en 4-årig periode.

Det er hensigten, at bestyrelsesmedlemmer udpeget af kommunerne udpeges for en 4-årig periode svarende til den kommunale valgperiode. Bestyrelsesmedlemmer udpeget af staten udpeges ligeledes for en 4-årig periode, og tidsmæssigt forventes det at ske i forbindelse med det ordinære interessentskabsmøde, der almindeligvis finder sted i april måned.



Der ændres ikke på, at der kan ske genudpegning af bestyrelsesmedlemmer. Der ændres heller ikke på, at et bestyrelsesmedlem til enhver tid kan afsættes af den ejer, som har udpeget den pågældende.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

#### *Til nr. 4*

Det er hensigten, at der med bestemmelserne i § 15, stk. 11 nr. 1)-4), bestemmes, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S skal bidrage til finansieringen af en række projekter.

Det fremgår af aftalen af 27. juni 2014 mellem staten, Københavns Kommune med tilslutning af Frederiksberg Kommune om "Metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen", at Udviklings-selskabet By & Havn I/S skal bidrage til finansieringen. Det følger endvidere af aftalen, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S i samarbejde med Københavns Kommune skal have mulighed for byudvikling af ydre Nordhavn. Værdien af denne byudvikling medgår til Udviklings-selskabet By & Havn I/S' finansiering af de nævnte projekter, jf. pkt. 1.2.2 om principaftalen.

Det foreslås således i § 15, stk. 11, nr. 1), at Udviklings-selskabet By & Havn I/S skal bidrage til finansiering af en udvidelse af Cityringen med anlæg af en Sydhavnsmetro. Udvidelsen anlægges af Metroselskabet I/S. Det foreslås, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S vederlagsfrit skal stille de af selskabet ejede arealer til rådighed herfor. Det vil sige, at placeringen af metroanlæggene på By & Havn I/S' arealer ikke udløser erstatning til By & Havn I/S.

Det er hensigten, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S betaler ca. 1,7 mia. kr. til Metroselskabet I/S ved denne lovs vedtagelse. Eventuelle merudgifter herudover forudsættes finansieret af By & Havn I/S og der reserveres et beløb svarende til projektets korrektionsreserve på 30 pct. (ekskl. statens andel af afgreningskammer) i Udviklings-selskabet By & Havns anlægsbudget.

Statens bidrag til den resterende del af finansieringen af Sydhavnsmetroen opnås ved, at staten overdrager 40 procentpoint af sin ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune. Der henvises til dette lovforslags § 2, nr. 1-2.

Parterne, jf. principaftalen citeret i afsnit 1.2.2. ovenfor, er enige om, at Københavns Kommune bærer hele risikoen for eventuelle budgetafvigelse, dvs. fordyrelser eller billiggørelser for Sydhavnsmetroen (eksklusiv afgreningskammer), idet der udarbejdes en model, som sikrer, at Metroselskabet I/S har de rette incitamentter til budgetoverholdelse.

Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.3.

Det foreslås i § 15, stk. 11, nr. 2), at Udviklings-selskabet By & Havn I/S bidrager til finansiering af en udvidelse af Cityringen med anlæg af yderligere metrostationer i Nordhavnen. Udvidelsen anlægges af Metroselskabet I/S. Det foreslås, at Udviklings-selskabet By & Havn I/S vederlagsfrit skal stille de af selskabet ejede arealer til rådighed herfor.

Det er hensigten, at staten og Københavns Kommune vil søge gennemført en beslutning om yderligere et antal metrostationer i Nordhavnen i takt med byudviklingen. Finansieringen opnås ved et bidrag fra Udviklings-selskabet By & Havn I/S, mens resten forudsættes finansieret ved fremtidige passagerindtægter. Der er reserveret 1,5 mia. kr. hertil i Udviklings-selskabet By & Havn I/S' langtidsbudget, men parterne har endnu ikke lagt sig fast herpå. Det er forventningen, at selskabet vil kunne bidrage til finansieringen af den ønskede udvidelse af Cityringen med anlæg af yderligere metrostationer i Nordhavnen.

Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

Det foreslås i § 15, stk. 11, nr. 3), at Udviklings-selskabet By & Havn I/S skal bidrage til finansieringen af etablering af tilkobling til Nordhavnsvej, som anlægges af Københavns Kommune. Det

foreslås, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S vederlagsfrit skal stille de af selskabet ejede arealer til rådighed herfor.

Parterne har, jf. principaftalen, noteret sig, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge et tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en nordhavnstunnel (under svanemøllebugten). Det er forventningen, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil kunne bidrage til finansieringen af etableringen af tilkoblingsvej til Nordhavnsvej. Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 1.2.2.

Det foreslås i § 15, stk. 11, nr. 4), at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal bidrage til finansieringen af etablering af en Nordhavnstunnel. Tunnellen projekteres og anlægges af Vejdirektoratet efter beslutning af Københavns Kommune. Det foreslås, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S vederlagsfrit skal stille de af selskabet ejede arealer til rådighed herfor.

Parterne har, jf. principaftalen, noteret sig, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge et tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel (under Svanemøllebugten), som samlet forventes at koste 2,1 mia. kr. inklusiv korrektionsreserve. Finansieringen af tilkoblingsanlægget til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel sker via Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Tilkoblingsanlægget gennemføres i 2014 – 2016, mens Nordhavnstunnelen anlægges senere i lyset af byudviklingen i Nordhavnen.

Idet staten har størst erfaringer med og indsigt i anlæg af store vejtunnelprojekter, er parterne, jf. principaftalen citeret i afsnit 1.2.2. ovenfor, enige om, at det er hensigten, at Vejdirektoratet varetager rollen som bygherre for Nordhavnstunnelen på grundlag af en anlægslov. Der udarbejdes en model for den praktiske håndtering heraf, idet Udviklingsselskabet By & Havn I/S eller Københavns Kommune forpligtes til at dække alle Vejdirektoratets direkte eller indirekte omkostninger forbundet med projektet. Nordhavnstunnelen bliver, som en fortsættelse af Nordhavnsvejen, en kommunal vej. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

#### *Til nr. 5*

Staten vil med overdragelsen af 40 procentpoint af sin ejerandel reducere sin andel af bestyrelsesmedlemmer fra 3 til 2 medlemmer og Københavns Kommunes antal af bestyrelsesmedlemmer øges fra 3 til 4 medlemmer.

Staten forudsætter dog, at væsentlige beslutninger i bestyrelsen træffes ved enstemmighed. Ved væsentlige beslutninger forstås beslutninger om Udviklingsselskabet By & Havn I/S' forretningsstrategi, budget, regnskab, udbetaling af udbytte og nye større anlægsprojekter.

#### *Til nr. 6*

Det foreslås, at den nugældende sætning: "Dog vælges medlemmerne af selskabets første bestyrelse fra selskabets stiftelse til den 31. december 2009" i § 17, stk. 5, ophæves. Virksomhedens første bestyrelse er for længst udpeget, og der er derfor ikke længere behov for en sådan hjemmel

Der ændres ikke på, at bestyrelsesmedlemmerne udpeges af interessenterne hver for sig for 4-årig periode.

For at gøre tidspunktet for interessenternes udpegelse af bestyrelsesmedlemmer lidt mere fleksibelt præciseres det, at det er hensigten, at bestyrelsesmedlemmer udpeget af staten udpeges for en 4-årig periode, og tidsmæssigt forventes det almindeligvis at ske i forbindelse med det ordinære interessentskabsmøde, der almindeligvis finder sted i april måned. Der ændres ikke på, at bestyrelsesmedlemmer udpeget af Københavns Kommune udpeges for en 4-årig periode svarende til den kommunale valgperiode.

Der ændres ikke på, at der kan ske genudpegning af bestyrelsesmedlemmer. Der ændres heller ikke på, at et bestyrelsesmedlem til enhver tid kan afsættes af den ejer, som har udpeget den pågældende.

*Til § 15*

Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Det foreslås i *stk. 2*, at skæringsdato for det nye ejerforhold i udviklingselskabet By & Havn I/S er den 1. juli 2014.

**Bilag 2**

**Lovforslaget sammenholdt med gældende lov**  
*Gældende formulering*

*Lovforslaget*

§ 1

[Paralleltekster]

1.