

Udskriftsdato: 20. december 2025

2014/1 LSF 68 (Gældende)

**Forslag til 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, mulighed for udvidelse af
afgreningen til Nordhavnen, reduktion af statens ejerandel af
Udviklingsselskabet By & Havn I/S, projektering af en Nordhavnstunnel
m.v.)**

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportmin., 2014-2843

Forslag

til

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, mulighed for udvidelse af afgreningen til Nordhavnen, reduktion af statens ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, projektering af en Nordhavnstunnel m.v.)

§ 1

I lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring, som ændret ved § 1 i lov nr. 526 af 27. maj 2013 og § 1 i lov nr. 748 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 5 a indsættes efter stk. 2 som nyt stykke:

»Stk. 3. Udvidelsen af Cityringen med afgreningen til Nordhavnen kan omfatte yderligere stationer, end de stationer, der fremgår af bilag 2. Anlæg af yderligere stationer besluttet af Københavns Kommune efter enighed med transportministeren og Frederiksberg Kommune.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

2. I § 5 a indsættes som stk. 5:

»Stk. 5. §§ 5 d – 5 f finder ikke anvendelse på en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen, som er nævnt i stk. 3. En sådan udvidelse samt alle udgifter i forbindelse hermed finansieres af Københavns Kommune eller Udviklingsselskabet By & Havn I/S.«

3. 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 3.

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 afgreningskammeret fra Cityringen til Sydhavnen.

§ 5 i. Metroselskabet I/S forestår projektering, anlæg og drift af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen. Driften af afgreningen fra Cityringen 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 fra Cityringen 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 afgreningskammeret 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 afgreningskammeret.

Stk. 3. Uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Københavns Kommune bærer den økonomiske risiko for billiggørelse og fordyrelse af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen.

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

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

§ 5 l. 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 fra Cityringen 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 fra Cityringen til Sydhavnen.

Stk. 2. 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 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 fra Cityringen 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 der opstår som følge af opfyld af områder til anlæg af en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen tilfalder Udviklingsselskabet By & Havn I/S.«

4. Som *bilag 3* indsættes bilag 1 til denne lov.

§ 2

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, § 2 i lov nr. 526 af 27. maj 2013 og § 27 i lov nr. 165 af 26. februar 2014, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, *stk. 1, nr. 1*, ændres »55 pct.« til: »95 pct.«

2. I § 2, *stk. 1, nr. 2*, ændres »45 pct.« til: »5 pct.«

3. § 9, 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 ejer, som har udpeget den pågældende.«

4. I § 15 indsættes som *stk. 11* og *12*:

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

- 1) En udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen. Udvidelsen anlægges af Metroselskabet I/S.
- 2) En udvidelse af Cityringen med anlæg af yderligere metrostationer på afgreningen til Nordhavnen. Udvidelsen anlægges af Metroselskabet I/S.
- 3) Etablering af tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej. Tilkoblingsanlægget anlægges af Københavns Kommune.
- 4) Etablering af en Nordhavnstunnel. Tunnellen anlægges af Vejdirektoratet efter beslutning fra Københavns Kommune.

Stk. 12. Selskabet stiller vederlagsfrit de af selskabet ejede arealer til rådighed for de under § 11, stk. 1, nr. 1-4 nævnte projekter.«

5. § 17, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Transportministeren udpeger 2 bestyrelsesmedlemmer. Københavns Kommune udpeger 4 bestyrelsesmedlemmer. Medarbejderne i Udviklingsselskabet 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.«

7. Efter kapitel 4 a indsættes:

»Kapitel 4 b

Projektering af en Nordhavnstunnel

§ 26 e. 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 dette kapitel er tillagt transportministeren, jf. dog § 26 p.

§ 26 f. Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder efter aftale med transportministeren alle udgifter til de opgaver, der er nævnt i § 26 e, stk. 1, herunder omkostninger i forbindelse med pålæg og offentliggørelse af vejbyggelinjer, overtagelse af arealer eller andre erstatninger i medfør af dette kapitel.

§ 26 g. Nordhavnstunnelen projekteres som en kommunevej med Københavns Kommune som vejmyndighed. Transportministeren indtræder under projekteringen mv., jf. § 26 e, stk. 1, 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 blive foretaget efter de gældende regler, som om det var et statsligt anlæg.

§ 26 h. 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.

§ 26 i. 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.

§ 26 j. Transportministeren kan nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af projektering mv., jf. § 26 e, stk. 1, foretages de foranstaltninger, som er nævnt i § 26 i, 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 Borgerrepræsentationen giver tilladelse til byggeri eller andre retlige eller fysiske foranstaltninger på ejendomme, der ikke er pålagt vejbyggelinjer, jf. § 26 i, men som berøres af projekteringen, skal Borgerrepræsentationen give transportministeren oplysning om den påtænkte tilladelse. 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 enhver fra datoen for forbuddets meddelelse, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

§ 26 k. Beslutninger om pålæg af vejbyggelinjer efter § 26 i, stk. 1, forlængelse af vejbyggelinjer efter § 26 i, stk. 3, og forbud efter § 26 j, stk. 1, 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 enhver 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 § 26 i, skal bygherren søge oplyst hos transportministeren, om arbejdets udførelse vil komme i strid med vejbyggelinjebestemmelserne.

§ 26 l. En ejer af et areal kan til enhver tid begære arealet overtaget af transportministeren mod erstatning, hvis arealet er pålagt vejbyggelinjer efter § 26 i og afskæres fra en udnyttelse, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den benyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende og omliggende arealer.

Stk. 2. Ejeren af et areal, der i ikke uvæsentligt omfang er pålagt vejbyggelinjer efter § 26 i, som hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår, 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 af transportministeren mod erstatning, hvis den tilbageblivende del af ejendommen bliver så lille eller er 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. Afslår transportministeren ejerens begæring efter stk. 1-3, eller kan der ikke opnås enighed om erstatningens størrelse, henvises sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. Ekspropriations- og taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 26 o.

§ 26 m. Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af de projekteringsaktiviteter, der er nævnt i § 26 e, stk. 1, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Stk. 2. Afslår transportministeren ejerens anmodning efter stk. 1, eller kan der ikke opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse, henvises sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 3. Ekspropriations- og taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1 skal imødekommes og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 26 o.

§ 26 n. Transportministeren har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørsarealer med henblik på at foretage undersøgelser og projektering mv., jf. § 26 e, stk. 1, af Nordhavnstunnelen.

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

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

Stk. 4. Transportministeren skal mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser efter stk. 3 give skriftlig besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.

Stk. 5. Erstatning for skader og ulempe, som påføres ved undersøgelser efter stk. 1 og 3, fastsættes af transportministeren.

Stk. 6. Kan der ikke opnås enighed mellem skadelidte og transportministeren om erstatning efter stk. 5, indbringes erstatningsspørgsmålet for ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 26 o. Erstatning efter §§ 26 l-26 n fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.

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

§ 26 p. Vejdirektoratets afgørelser efter § 26 i, jf. § 1, stk. 3, kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål.

Stk. 2. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Stk. 3. Klage har ikke opsættende virkning, medmindre transportministeren bestemmer andet.

Stk. 4. Når fristen for at klage er udløbet, og afgørelse af eventuelle klager er truffet, skal afgørelsen om vejbyggelinjen tinglyses med angivelse af dens hjemmel.

Stk. 5. 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.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. § 2, nr. 1 og 2, har virkning fra 1. juli 2014.

Kort over udvidelse af Cityringen med afgreningen til Sydhavnen



«

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
 - 1.1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Projektering af en Nordhavnstunnel
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
 - 2.2. Projektering, anlæg og drift af en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
 - 2.3. Projektering, anlæg og drift af en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen
 - 2.3.1. Gældende ret
 - 2.3.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
 - 2.4. Udviklingsselskabet By & Havn I/S
 - 2.4.1. Gældende ret
 - 2.4.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget
 - 2.4.2.1. Nedbringelse af statens ejerandel i Udviklingsselskabet By og Havn I/S og ændring af bestyrelsessammensætningen
 - 2.4.2.2. Udbygning i Nordhavnen
 - 2.4.2.3. Økonomien i og værdien af Udviklingsselskabet By & Havn I/S
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

1.1. Lovforslagets hovedindhold og baggrund

Københavns Kommune og transportministeren har den 27. juni 2014 indgået Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen (i det følgende benævnt »principaftalen«). Frederiksberg Kommune har tilsluttet sig aftalen.

Principaftalen behandler bl.a. den fremtidige udvikling af Nordhavnen. Det fastslås i principaftalen, 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 at parterne noterer sig, at Københavns Kommune vil træffe beslutning om at anlægge et tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel, som skal finansieres via Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Københavns Kommune og transportministeren har således med principaftalen bl.a. besluttet straks at anlægge et tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og senere en Nordhavnstunnel (under Svanemøllebugten).

Formålet med Nordhavnstunnelen er at bidrage til, at de planlagte byudviklings- og havneaktiviteter i Nordhavnen kan finde sted på en hensigtsmæssig måde.

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 krydstogsterrminalen til det overordnede statslige vejnet via Nordhavnstunnelen og Nordhavnsvej.

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 Nordhavnen, trafikale forhold mv. og under hensyntagen til Udviklingsselskabet By & Havn I/S' økonomi.

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 vej-tunnelprojekter, 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.«

Tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel forventes samlet at koste 2,1 mia. kr.

Anlægsoverslaget er udarbejdet af Vejdirektoratet i forbindelse med den strategiske analyse af en Østlig Ringvej i København (havnetunnel i København) fra december 2013. Den strategiske analyse har været forankret i Transportministeriets departement, og analysearbejdet har været organiseret med en styregruppe for projektet med repræsentanter fra Transportministeriet, Vejdirektoratet, Sund & Bælt Holding A/S og Københavns Kommune.

Finansieringen af tilkoblingsanlægget til Nordhavnsvej og en Nordhavnstunnel sker via Udviklingsselskabet By & Havn I/S, herunder sker der refusion af Københavns Kommunes udlæg til anlægsudgifter til tilkoblingsanlægget.

Med lovforslaget udmøntes principaftalens indhold om projektering og finansiering af en Nordhavnstunnel.

Med lovforslaget foreslås der givet hjemmel til projektering af en Nordhavnstunnel efter opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med Udviklingsselskabet By & Havn I/S og andre relevante parter. Der vil efterfølgende blive udarbejdet en egentlig anlægslov for projektet efter opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med Udviklingsselskabet By & Havn I/S og andre relevante parter.

Med lovforslaget foreslås der endvidere skabt hjemmel til, at det er transportministeren, der ved Vejdirektoratet kan projektere en Nordhavnstunnel med tilslutning til vejnettet i Nordhavnen på vegne af Københavns Kommune.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S eller Københavns Kommune foreslås med lovforslaget forpligtet til at dække alle Vejdirektoratets direkte og indirekte omkostninger forbundet med projektet. Nordhavnstunnelen bliver, som en fortsættelse af Nordhavnsvejen, en kommunal vej. Vejdirektoratet skal ved projekteringen varetage drifts- og vedligeholdelsesøkonomiske hensyn. Vejdirektoratet gennemfører VVM for Nordhavnstunnelen under Svanemøllebugten efter opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med Udviklingsselskabet By & Havn I/S og andre relevante parter.

Københavns Kommune har endvidere i principaftalen af 27. juni 2014 angivet, at kommunen, som led i den fremtidige byudvikling i Nordhavnen, vil træffe beslutning om at anlægge et antal yderligere metrostationer i Nordhavnen, som en forlængelse af den allerede vedtagne Nordhavnsmetro, samt at dette finansieres af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. I principaftalen er anført følgende:

»Parterne er endvidere enige om at søge gennemført en beslutning om yderligere et antal metrostationer i Nordhavnen i takt med byudviklingen. Finansieringen opnås ved et bidrag fra By og Havn, medens resten forudsættes finansieret ved fremtidige passagerindtægter. Der er reserveret 1,5 mia. kr. hertil i By & Havns langtidsbudget, men parterne har endnu ikke lagt sig fast herpå.«

Med henblik på at udmønte denne del af principaftalen, foreslås der med lovforslaget indsat hjemmel til, at en udvidelse af Nordhavnsafgreningen der besluttet af Københavns Kommune efter enighed med transportministeren og Frederiksberg Kommune, også vil være omfattet af de eksisterende regler, der er gældende for Nordhavnsafgreningen, bortset fra de gældende regler om finansiering for afgreningen til Nordhavnen. En eventuel udvidelse af afgreningen til Nordhavnen vil således være omfattet af lov om en Cityring på lige vilkår med den del af afgreningen, der fremgår af kortbilaget over Nordhavnsafgreningen, bortset fra finansieringsreglerne af afgreningen til Nordhavnen, da finansieringen for udvidelsen ikke reguleres specifikt, ud over hvad der er angivet i principaftalen.

En eventuel udvidelse af afgreningen til Nordhavnen vil ikke komme til at fremgå af loven ved optagelse af nyt kortbilag over linjeføring og stationsplacering og vil ved lov kun være reguleret, som det foreslås i lovforslaget.

En udvidelse af Nordhavnsafgreningen vil skulle besluttet af Københavns Kommune efter enighed med transportministeren og Frederiksberg Kommune og vil skulle finansieres af Udviklingsselskabet By og Havn I/S, som angivet i principaftalen, eller af Københavns Kommune. Der etableres således også med lovforslaget hjemmel til, at Udviklingsselskabet By og Havn I/S kan bidrage til finansieringen af en udvidelse af Cityringen med yderligere metrostationer på afgreningen til Nordhavnen.

De beslutningsgrundlag, som kommunen tilvejebringer i forbindelse med beslutningen om en udvidelse af Nordhavnsafgreningen, vil være grundlaget for en udvidelse af Nordhavnsafgreningen.

Som det allerede er gældende for både afgreningen til Nordhavnen og som det også foreslås for afgreningen til Sydhavnen, vil den normale VVM-procedure for udvidelsen af afgreningen til Nordhavnen skulle følges. Det vil altså være Københavns Kommune, der skal udarbejde VVM-redegørelse og evt. miljøvurdering for udvidelsen. Linjeføring og stationsplacering fastlægges således i kommuneplanlægningen.

Med lovforslaget træffes der ikke beslutning om at anlægge yderligere metrostationer. Med lovforslaget skabes der alene hjemmel til, at denne beslutning kan træffes senere uden en lovændring.

Det bemærkes, at Københavns Kommune i forhold til Nordhavnen har tilkendegivet at ville arbejde for at skabe yderligere byudvikling i Københavns Nordhavn svarende til minimum 2 mio. etagementer. Der henvises til bemærkningerne i afsnit 2.4.2.2.

Københavns Kommune og transportministeren har endvidere i principaftalen af 27. juni 2014 indgået aftale om grundlaget for anlæg og finansiering af en metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen.

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 Radikale Venstre) Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Enhedslisten om metro, letbane, nærbane og cykler samt den nævnte principaftale af 27. juni 2014 mellem staten og Københavns Kommune om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen samt udbygning af Nordhavnen.

Af politisk aftale af 12. juni 2014 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.»

Med principaftalen af 27. juni 2014 er der indgået aftale mellem staten og Københavns Kommune om metroafgreningen til Sydhavnen. 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 Udviklingsselskabet 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 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.

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.

Mio. kr. 2014-priser	Uden reserve	Med 30 pct. reserve
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 finansierungsbehov 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 incitamenter 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 indeholder desuden bestemmelser om regulering af ejerandelene i Udviklingsselskabet 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.«

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. En forudsætning for sammenkoblingen af afgreningen til Sydhavnen med Cityringen er, at der skal etableres et afgreningskammer. Dette afgreningskammer er en del af Cityringen og skal 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. Det bemærkes, at der i overensstemmelse med principaftalen i forbindelse med VVM-undersøgelsen for Sydhavnsmetroen er mulighed for at undersøge forskellige løsninger for placeringen af metrostationen v. Ny Ellebjerg, herunder en underjordisk station. 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 påstigere 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 Udviklingsselskabets By & Havn I/S fra staten til Københavns Kommune. Lovforslaget indeholder herudover regler om udpegningen af medlemmer til Udviklingsselskabets By & Havn I/S' bestyrelse.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Projektering af en Nordhavnstunnel

2.1.1. Gældende ret

Nordhavnstunnelen projekteres som en kommunevej med Københavns Kommune som vejmyndighed. Efter gældende ret vil Københavns Kommune således som vejmyndighed skulle foretage projektering mv. af Nordhavnstunnelen efter lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 11. marts 2011.

Kommunen ville også efter § 10, stk. 1, i lov om offentlige veje skulle afholde udgifterne til projektering og senere anlæg af Nordhavnstunnelen.

Det er usikkert, om der i dag er klar hjemmel til, at transportministeren projekterer en kommunevej, uanset om kommunen har besluttet at overlade kompetencen til transportministeren.

Da det er transportministeren ved Vejdirektoratet, der skal have til opgave at forberede, undersøge, projektere mv. kræver det derfor lovhjemmel for transportministeren at udføre de opgaver, som ellers ville tilfalde Københavns Kommune.

Endvidere er det efter gældende ret ikke muligt for Udviklingsselskabet By og Havn I/S, der er oprettet

på privatretligt grundlag, at bidrage til projektering af en offentlig vej, hvorfor det er nødvendigt at skabe hjemmel dertil.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Nordhavnstunnelen projekteres som en kommunevej med Københavns Kommune som vejmyndighed.

Eftersom staten har flest erfaringer og indsigt i anlæg af store vej-tunnelprojekter, er det dog fundet hensigtsmæssigt, at Vejdirektoratet varetager rollen som bygherre for Nordhavnstunnelen på grundlag af dette lovforslags bestemmelser om projektering mv. samt en senere anlægslov.

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 mv.

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

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.

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 mv.

2.2. Projektering, anlæg og drift af en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen

2.2.1. Gældende ret

Med Cityringslovens systematik er der for både Cityringen, afgreningen til Nordhavnen og med dette lovforslag også for afgreningen til Sydhavnen, skabt hjemmel til, at Metroselskabet I/S kan varetage projektering, anlæg og drift af disse strækninger. Strækningerne er optegnet på kortbilag bilagt loven, og viser metrostrækningens placering samt de forventede antal stationer og placeringerne heraf.

Der er med gældende ret ikke hjemmel til, at Metroselskabet I/S som offentligt ejet selskab, ville kunne varetage opgaver, der ikke er anført i loven, da lovens systematik som nævnt har afgrænset Metroselskabet I/S' opgaver til alene at omfatte de strækninger og stationer, der fremgår af loven.

Endvidere vil udvidelse af afgreningen til Nordhavnen med yderligere stationer efter gældende ret ikke være omfattet af bl.a. Cityringslovens bestemmelser.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

Det fremgår som nævnt af principaftalen, at Københavns Kommune ønsker at udbygge afgreningen til Nordhavnen med yderligere stationer på et endnu ikke fastlagt tidspunkt. Det er på den baggrund fundet hensigtsmæssigt, at det i loven fastsættes, at Metroselskabet I/S kan projektere, anlægge og drive en

udvidelse af afgreningen til Nordhavnen med flere metrostationer, uden at denne strækning og yderligere stationer skal fremgå eksplicit af loven. Endvidere er det ønsket fastsat, at de øvrige regler der gælder for de stationer, der fremgår af loven, også skal gælde for eventuelle nye stationer, bortset fra reglerne om finansiering.

Det er vurderet, at Københavns Kommunes beslutningsgrundlag, herunder bl.a. VVM-redegørelse, evt. miljøvurdering, finansieringsmodel mv., opfylder samme formål, som hvis dette blev optaget direkte i loven.

Lovforslaget indeholder på denne baggrund hjemmel til, at Cityringen kan udvides til også at omfatte en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen, hvis en sådan beslutes af Københavns Kommune efter enighed med transportministeren og Frederiksberg Kommune. En eventuel udvidelse af afgreningen til Nordhavnen er og vil ikke blive defineret af kortbilag til loven, men vil bl.a. blive fastlagt ved kommuneplanlægningen.

Lovforslaget indeholder endvidere hjemmel til, at Metroselskabet I/S vil kunne varetage projektering, anlæg og drift af en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen.

Der indsættes således bestemmelser herom i kapitel 3 a om afgreningen til Nordhavnen i lov om en Cityring. Det fastslås, at en udvidelse af Cityringen med afgreningen til Nordhavnen kan omfatte yderligere stationer, end de stationer, der fremgår af kortbilaget over afgreningen til Nordhavnen.

Anlæg af yderligere stationer beslutes af Københavns Kommune efter enighed med transportministeren og Frederiksberg Kommune. Som følge af denne bestemmelse, vil udvidelsen af afgreningen til Nordhavnen være omfattet af lovgivningen på samme måde, som den del af afgreningen til Nordhavnen, der fremgår af kortbilaget til lov om en Cityring.

Det betyder bl.a., at Metroselskabet I/S vil kunne varetage projektering, anlæg og drift af en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen, at Metroselskabet I/S er forpligtiget til at foretage udbud af anlæg drift og vedligehold af udvidelsen af afgreningen, og at kontrakter alene kan indgås, hvis der er enighed herom mellem transportministeriet og Københavns Kommune. Sidstnævnte bestemmelse er gældende i kraft af transportministerens ejerandel i Udviklingsselskabet By og Havn I/S, der skal bidrage til at finansiere udvidelsen af afgreningen til Nordhavnen. Hjemlen til Udviklingsselskabet By og Havn I/S' bidrag til finansiering af en udvidelse tilvejebringes med dette lovforslag ved ændring af lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By og Havn I/S.

Udvidelsen af afgreningen til Nordhavnen vil også 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.

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

Det fastslås desuden, at en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen samt alle udgifter i forbindelse hermed vil skulle finansieres af Københavns Kommune eller Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Derfor finder §§ 5 d – 5 f i lov om en Cityring om finansiering om tilkøb, optioner, uforudsete udgifter mv. der er gældende for den del af afgreningen til Nordhavnen, som fremgår af kortbilag til loven, ikke anvendelse på en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen.

Den gældende § 5 a, stk. 3, der med lovforslaget bliver til stk. 4, i lov om en Cityring fastslår, at §§ 3-5, § 6 samt § 7, stk. 2-5, i lov om en Cityring, ikke finder anvendelse på afgreningen til Nordhavnen, hvorfor disse bestemmelser heller ikke finder anvendelse på den ovennævnte udvidelse af afgreningen.

2.3. Projektering, anlæg og drift af en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen

2.3.1. Gældende ret

Med Cityringslovens er der for Cityringen og afgreningen til Nordhavnen skabt hjemmel til, at Metroselskabet I/S kan varetage projektering, anlæg og drift af disse strækninger.

Der er med gældende ret ikke hjemmel til, at Metroselskabet I/S som offentligt ejet selskab kan varetage opgaver, der ikke er anført i loven.

En udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen er efter gældende ret ikke omfattet af bl.a. Cityringslovens bestemmelser.

2.3.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

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.

Det foreslås således, at der indsættes 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 mv. fastlægges i kommuneplanlægningen på grundlag af de principper, som fremgår af kortbilaget til denne lov (bilag 3).

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 afgreningen til Sydhavnen 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, f.eks. levering af styresystemet. Anlæg af den basale infrastruktur, f.eks. 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 principaftalen, 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 billiggørelse.

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 I/S, 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. For en nærmere beskrivelse af hjemlen til Udviklingsselskabet By og Havn I/S' bidrag til finansiering af en Sydhavnsmetro henvises til den foreslåede § 2, nr. 4.

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.

2.4. Udviklingsselskabet By & Havn I/S

2.4.1. 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.

Af ovennævnte lovs § 15 fremgår Udviklingsselskabet By og Havn I/S' formål, opgaver, finansieringsforpligtigelser mv. Efter gældende ret skal selskabet bidrage til finansieringen af 2 større infrastrukturprojekter: en vejforbindelse mellem Helsingørsmotorvejen og Nordhavnen og en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Nordhavnen.

2.4.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslaget

2.4.2.1. Nedbringelse af statens ejerandel i Udviklingsselskabet By og Havn I/S og ændring af bestyrelsessammensætningen

Ifølge principaftalen opnås statens bidrag til finansieringen af Sydhavnsmetroen bl.a. ved, at staten overdrager 40 procentpoint af sin ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S til Københavns Kommune.

Med lovforslaget foreslås det således, at statens ejerandel på 45 pct. nedbringes til 5 pct., og at Københavns Kommunes ejerandel forøges fra 55 pct. til 95 pct. Som følge af principaftalen fastsættes skæringsdatoen for det nye ejerforhold til den 1. juli 2014, hvorfor bestemmelserne herom foreslås at have virkning fra denne dato.

Samtidig foreslås det, at antallet af de af transportministeren udpegede bestyrelsesmedlemmer ændres 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.

2.4.2.2. 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 om metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By og Havn I/S – 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 den gældende lovs tilhørende 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 forpligtigelser som overordnet planmyndighed i hovedstadsområdet. Dette sker under hensyntagen til den indgåede principaftale mellem regeringen og Københavns Kommune. Det følger af denne aftale, at Københavns Kommune planlægger yderligere minimum 2 mio. etagemeter nybyggeri i Nordhavn (udover den allerede indgåede forpligtelse på 800.000 etagemeter). De i alt 2,8 mio. etagemeter er nye etagemeter udover de eksisterende ca. 70.000 etagemeter bebyggelse, som allerede er i Nordhavnen. Der henvises i det hele til bemærkninger til lovforslag L 158 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, jf. Folketingstidende 2006-07, A, afsnit. 4.3.2, som fortsat er gældende efter nærværende lovændring. Hertil kommer, at planlægningen af de yderligere 2 mio. etagemeter skal ske under respekt af den ovenfor nævnte arealanvendelse, som blev fastlagt i kapitel 4 a i lov nr. 632 af 14. juni 2011 – herunder at et område bibeholdes som søterritorium.

2.4.2.3. Økonomien i og værdien af Udviklingsselskabet By & Havn I/S

Med lovforslaget udvides formålsparagraffen for Udviklingsselskabet By & Havn I/S, og Udviklingsselskabet By & Havn I/S forpligtes via principaftalen 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.

Københavns Kommune kan som hidtil uden for kommunens låneramme hæfte for sin andel af selskabets låntagning. Økonomi- og Indenrigsministeriet er således fortsat indstillet på at give Københavns Kommune dispensation, således at kommunens hæftelse i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' lånoptagelse sker uden for kommunens låneramme. Efter praksis skal kommunen i tilknytning til dispensationen foretage en årlig indberetning af udviklingen i interessentskabernes låneoptagelse og kommunens andel heraf til Økonomi- og Indenrigsministeriet.

Det er med principaftalen fastlagt, at staten skal overdrage 40 procentpoint af sin ejerandel i Udviklingsselskabet By og Havn I/S til Københavns Kommune som en del af statens bidrag til Sydhavnsmetroen. Med aftalen om overdragelse af en del af statens ejerandel, er der ikke tale om en egentlig salgssituation, hvor der sælges aktier/ejerandele til tredjemand. Der er ej heller tale om to private almindelige ejere, f.eks. i form af ejendomsudviklere. Overdragelsen sker mellem 2 offentlige ejere, staten og Københavns Kommune og med den hensigt at kunne finansiere planlagte infrastrukturinvesteringer. Derfor baseres den opgjorte værdi af ejerandelen til overdragelse ikke på en markedsværdi af selskabet, som i en egentlig salgssituation, hvor f.eks. udgiften til en indfrielse af selskabets gæld ville komme på tale.

Til at vurdere værdien har Københavns Kommune og Transportministeriet i stedet 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 i Nordhavnen 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, var ejerne enige om at foretage en værdiansættelse på baggrund af fremtidige pengestrømme i Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Transportministeriet og Københavns Kommune ønskede således at

få et billede af, hvilket potentiale der er i Udviklingsselskabet By & Havn I/S, og i den forbindelse hvilke forpligtelser selskabet ville kunne bære. Efter drøftelse med Deloitte har Københavns Kommune og Transportministeriet lagt sig fast på, at der benyttes en diskonteringsfaktor på 3 pct. De 3 pct. svarer ikke til, hvad selskabet benytter i forbindelse med sit langtidsbudget, som indgår i selskabets regnskab. Valget af diskonteringsfaktor baseres imidlertid på, 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 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 f.eks. 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 og illustrerer således det merpotentiale, der er i selskabet.

Dertil kommer, at Københavns Kommune også har lagt vægt på, at en 3 pct. diskonteringsfaktor svarer til den samfundsøkonomiske sats, der anvendes til vurdering af infrastrukturinvesteringer.

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.

For eventuelle yderligere stationer på afgreningen til Nordhavnen indebærer principaftalen, at der i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget skal afsættes 1,5 mia. kr., mens der i Deloitte-rapporten kun opereres med 1. mia. kr. Der afsættes 1 mia. kr. i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget, idet et beløb på 1.5 mia. kr. antages at indebære anlæg af metrostationer på et område, hvor der i dag ikke er opfyldt land, og heller ikke kan blive det inden for den nugældende lovs rammer.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

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.

Tabel 1. Anlægsøkonomi for afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen.	
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
Basisoverslag	6.640
Reserver – 30 pct.	1.990
Samlet anlægsoverslag	8.630

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 har i 2014 indskudt 2.000 mio. kr. i Metroselskabet I/S, og Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil ved lovens ikrafttræden indskyde 1.700 mio. kr. i Metroselskabet I/S. Beløbet skal indekseres. Til eventuelle merudgifter herudover hensætter Udviklingsselskabet By & Havn I/S et beløb svarende til projektets korrektionsreserve på 30 pct. (ekskl. statens andel af afgreningskammer) i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget. Reserven på 30 pct. estimeres i dag til ca. 2 mia. kr. i 2014-priser. Bortset fra statens betaling til afgreningskammeret reserverer Udviklingsselskabet By & Havn I/S, i selskabets langtidsbudget, i fornødent omfang et beløb til betaling af korrektionsreserven. Beløbet indekseres.

Hvis anlægssummen efter udbud af opgaven bliver højere end de i dag forventede 6,64 mia. kr. plus korrektionsreserven afsat i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget, kan det blive dækket af Udviklingsselskabet By & Havn på bestemte vilkår, jf. den foreslåede § 2, nr. 4.

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

Med hensyn til myndighedsgodkendelser og opkrævning af gebyr henvises til den gældende § 15 i Lov om en Cityring. Metroselskabet I/S skal i henhold til lovens § 15, stk. 2, 2 pkt., ikke betale gebyr for Trafikstyrelsens godkendelser efter § 15, stk. 1, nr. 3. For så vidt angår afgreningen til Sydhavnen, foreslås det, at der overføres 2,0 mio. kr. (2013-priser) fra Metroselskabet I/S i år 2015 til Trafikstyrelsen til dækning for varetagelse af arbejdet med godkendelser efter § 15, stk. 1, nr. 3, vedrørende afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen.

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.

Økonomien for en eventuel udvidelse af Cityringen med yderligere stationer på afgreningen til Nordhavnen vil først blive fastlagt, hvis det bliver aktuelt. I principaftalen er anført, at finansieringen opnås ved et bidrag fra Udviklingsselskabet By og Havn I/S, medens resten forudsættes finansieret ved fremtidige passagerindtægter. Der afsættes 1 mia. kr. hertil i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget.

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for det offentlige.

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

Er der uden vederlag givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom, der ikke tilhører ledningsejeren, følger det af gæsteprincippet, at ledningsejeren som »gæst« skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. Dette gælder dog kun, hvis ledningsejeren ikke har betalt vederlag for, at ledningen ligger i det pågældende areal, hvis andet er aftalt eller hvis andre forhold gør sig gældende.

De ledningsejere, hvis ledninger er anbragt som gæst på arealer, som skal bruges til afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, bliver således pålagt at betale for flytningen af deres ledninger. De samlede omkostninger til ledningsomlægninger er skønnet til ca. 130 mio. kr. Det er endnu ikke afklaret hvor stor

en andel, der vil være omfattet af gæsteprincippet, og som derfor skal betales af ledningsejerne. Et mere retvisende beløb for de berørte ledningsejere vil først kunne fastsættes under detailprojekteringen.

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. forslaget § 2, nr. 7 til § 26 g, 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 samt en eventuel udvidelse af afgreningen til Nordhavnen 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 og Nordhavnen. Det er således Københavns Kommune, der som planmyndighed udarbejder kommuneplangrundlag med VVM-redegørelse og miljøvurdering, og som giver VVM-tilladelsen til bygherren. Det samme vil være gældende for en eventuel yderligere udvidelse af afgreningen til Nordhavnen.

Afgreningerne understøtter mulighederne for bæredygtig transport, der på sigt vil kunne reducere udledningen af CO₂.

Det er transportministeren, 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 således 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's 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. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 25. september 2014 til den 23. oktober 2014 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 Udviklingsselskabet 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 har i 2014 indskudt 2.000 mio. kr. i Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil ligeledes indskyde 1.700 mio. kr. ved lovens ikrafttræden. Beløbet indekseres. Til eventuelle merudgifter herudover hensætter Udviklingsselskabet By & Havn I/S et beløb svarende til projektets korrektionsreserve på 30 pct. (ekskl. statens andel af afgreningskammer) i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget. Reserven på 30 pct. estimeres i dag til ca. 2 mia. kr. i 2014-priser. Dette beløb reserveres i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget. Beløbet indekseres. Statens bidrag til den resterende del af finansieringen af afgreningen til Sydhavnen opnås ved, at staten overdrager 40 procentpoint af sin ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S til Københavns Kommune, svarende til ca. 2.400 mio. kr. Hvis anlægssummen efter udbud

		af opgaven bliver højere end de i dag forventede 6,64 mia. kr. plus korrektionsreserven afsat i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget, kan det blive dækket af Udviklingsselskabet By & Havn I/S på bestemte vilkår, jf. den foreslåede § 2 nr. 4. Anlægsomkostningerne for afgrænsningskammeret er ca. 525 mio. kr. inkl. reserve. Statens bidrag udgør 263 mio. kr. inkl. korrektionsreserve. Københavns Kommune vil dække alle udgifter for staten til projektering af Nordhavnstunnelen og tilstødende vejanlæg. Københavns Kommunes udgifter vil blive finansieret af Udviklingsselskabet By og Havn I/S. Der afsættes 2,1 mia. kr. i Udviklingsselskabet By og Havn I/S' langtidsbudget hertil samt 1 mia. kr. til eventuelle nye metrostationer i Nordhavnen. Københavns Kommune og Staten hæfter solidarisk for Udviklingsselskabet By & Havn I/S' låntagning. Der henvises til lovforslagets § 2, nr. 4, hvor selskabets nye forpligtelser er omtalt.
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. De samlede omkostninger til ledningsomlægninger er skønnet til ca. 130 mio. kr. Det er endnu ikke afklaret hvor stor en andel heraf, der vil være omfattet af gæsteprincippet, og som derfor skal betales af ledningsejerne.

Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Afgreningen understøtter mulighederne for bæredygtig transport, der på sigt vil kunne reducere udledningen af CO ₂ . Projekteringen af Nordhavnstunnelen og tilstødende vejanlæg vil ikke i sig selv have miljømæssige konsekvenser.	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. Konsekvenserne for anlægget af Nordhavnstunnelen mv. vil fremgå af VVM-redegørelsen og vil indgå i den efterfølgende anlægslov.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
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's udbudsregler for offentlige kontrakter (Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv nr. 2004/18/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af offentlige vareindkøbskontrakter offentlige tjenesteydelseskontrakter og offentlige bygge- og anlægskontrakter (udbudsdirektivet) samt Europa-Parlamentets og Rådets Direktiv nr. 2004/17/EF af 31. marts 2004 om samordning af fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester («forsyningsvirksomhedsdirektivet»)).	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det foreslås i § 5 a, stk. 3, at udvidelsen af Cityringen med afgreningen til Nordhavnen kan omfatte yderligere stationer, end de stationer, der fremgår af bilag 2 (kortbilag over Nordhavnsafgreningen). Anlæg af yderligere stationer besluttet af Københavns Kommune efter enighed med transportministeren og Frederiksberg Kommune.

Det er således en forudsætning, at transportministeren og Frederiksberg Kommune, som øvrige ejere af Metroselskabet I/S, kan tilslutte sig Københavns Kommunes beslutning om en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen med yderligere stationer.

Som følge af stk. 3, vil en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen være omfattet af lovgivningen på samme måde, som den del af afgreningen til Nordhavnen, der fremgår af kortbilaget til lov om en Cityring, jf. dog den foreslåede § 5 a, stk. 5.

Det betyder bl.a., at Metroselskabet I/S vil kunne varetage projektering, anlæg og drift af en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen som følge af den gældende § 5 b i lov om en Cityring, men også at Metroselskabet I/S f.eks. er forpligtiget til at foretage udbud af anlæg, drift og vedligehold af udvidelsen af afgreningen, jf. den gældende § 5 c, stk. 1, i lov om en Cityring.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2.

Til nr. 2

Det foreslås i § 5 a, stk. 5, at §§ 5 d – 5 f ikke finder anvendelse på en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen som nævnt i stk. 3. En sådan udvidelse samt alle udgifter i forbindelse hermed finansieres af Københavns Kommune eller Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Da en udvidelse skal finansieres af bl.a. Udviklingsselskabet By og Havn I/S, jf. den foreslåede § 5 a, stk. 5, er den gældende bestemmelse i § 5 c om at kontrakter om anlæg, drift og vedligehold af afgreningen til Nordhavnen alene kan indgås, hvis der er enighed herom mellem transportministeriet og Københavns Kommune, vurderet hensigtsmæssig også at skulle gælde for udvidelsen i kraft af transportministerens ejerandel i Udviklingsselskabet By og Havn I/S.

Hjemlen til Udviklingsselskabet By og Havn I/S' bidrag til finansiering fremgår af den foreslåede § 2, nr. 4, hvortil henvises.

Beslutning om anlæg af yderligere stationer på afgreningen til Nordhavnen træffes af Københavns Kommune efter enighed med Frederiksberg Kommune og transportministeren, der som øvrige ejere af Metroselskabet I/S skal tilslutte sig, at afgreningen til Nordhavnen udvides.

Hvis denne hjemmel udnyttes skal det ske under respekt af 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.

Det fastslås desuden med stk. 5, at en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen samt alle udgifter i forbindelse hermed ville skulle finansieres af Københavns Kommune eller Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Derfor finder §§ 5 d – 5 f i lov om en Cityring om finansiering om tilkøb, optioner, uforudsete udgifter mv., der er gældende for den del af afgreningen til Nordhavnen, som fremgår af kortbilaget til loven, ikke anvendelse på en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen.

Der henvises endvidere til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.2.

Til nr. 3

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

Det foreslås i § 5 h, stk. 1, at transportministeren bemyndiges 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 3 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 kapitel 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. Afgreningskammeret vil være det punkt på Cityringen, hvor afgreningen til Sydhavnen tilkobles.

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

Det foreslås i § 5 j, stk. 1, at Metroselskabet I/S skal foretage udbud af anlæg, drift og vedligehold af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen. Det foreslås endvidere, at afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen skal ejes af Metroselskabet I/S.

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

Metroselskabet I/S skal efter afholdelse af udbud på anlæg, drift og vedligehold af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen 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 efter stk. 2 kun kan indgås, hvis der er enighed herom mellem transportministeren og Københavns Kommune.

Det foreslås i § 5 k, stk. 1, at der 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.

Bestemmelsen fastlægger, 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.

Det foreslås i § 5 k, stk. 2, at uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af afgreningskammeret 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 afgreningskammeret.

Med bestemmelsen 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. Hjemlen til Udviklingsselskabet By og Havn I/S' bidrag til finansiering af en sydhavnsmetro fremgår af den foreslåede § 2, nr. 4, hvortil henvises.

Det foreslås i § 5 k, stk. 3, at uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen, betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Københavns Kommune bærer den økonomiske risiko for billiggørelse og fordyrelse af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen.

Med bestemmelsen fastslås det, at uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen (eksklusive afgreningskammeret) betales af Metroselskabet I/S, men finansieres af Udviklingsselskabet By og Havn I/S. Københavns Kommune bærer hele risikoen for eventuelle budgetafvigelse, dvs. fordyrelser eller billiggørelser for afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen.

Afgreningskammeret reguleres særskilt af det ovenfor nævnte stk. 2.

Hjemlen til Udviklingsselskabet By og Havn I/S' bidrag til finansiering af en sydhavnsmetro fremgår af den foreslåede § 2, nr. 4, hvortil henvises.

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.

Der henvises til afsnit 2.2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås i § 5 k, stk. 4, at 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 afgreningens projektering, anlæg og drift. Sådanne udgifter betales af Frederiksberg Kommune.

I bestemmelsen 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 I/S, men ikke direkte aftalepart i principaftalen får mulighed for at foretage tilkøb eller udnytte optioner i forbindelse med gennemførelsen af afgreningen til Sydhavnen.

Det foreslås i § 5 k, stk. 5, at de i stk. 1, 2 og 4, nævnte udgifter omfatter betaling til anlægsomkostninger og eventuelle drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

Det foreslås i § 5 l, at 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 fra Cityringen til Sydhavnen.

Hjemlen til Udviklingsselskabet By og Havn I/S' bidrag til finansiering af en sydhavnsmetro fremgår af den foreslåede § 2, nr. 4, hvortil henvises.

En forudsætning for dette er 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. På samme vis skal Københavns Kommune ved etableringen af andre infrastrukturanlæg tage hensyn til projekteringen og anlæggelsen af en udvidelse af Cityringen med afgreningen til Sydhavnen.

Anlægsarbejdet med afgreningen til Sydhavnen er omfattet af de nye regler om bl.a. regulering af forurening og gener fra anlægget af Cityringen, der blev vedtaget ved lov nr. 748 af 25. juni 2014 om ændring af lov om en Cityring og ligningsloven. For afgreningen til Sydhavnen betyder dette, at transportministeren på baggrund af Københavns Kommunes VVM-redegørelse kan fastsætte regler om forurening og gener fra byggepladser, compensation til metrobyggepladernes naboer, skattefritagelse for compensation mv.

Med hensyn til myndighedsgodkendelser og opkrævning af gebyr henvises til den gældende lovs § 15. Metroselskabet I/S skal i henhold til lovens § 15, stk. 2, 2 pkt., ikke betale gebyr for Trafikstyrelsens godkendelser efter § 15, stk. 1, nr. 3.

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. Hjemlen til By og Havn I/S' bidrag til finansiering af en sydhavnsmetro fremgår af den foreslåede § 2, nr. 4, hvortil henvises.

Det foreslås i § 5 m, stk. 1, 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 fra Cityringen til Sydhavnen.

Hjemlen til Udviklingsselskabet By og Havn I/S' bidrag til finansiering af en sydhavnsmetro fremgår af den foreslåede § 2, nr. 4, hvortil henvises.

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. Hjemlen til Udviklingsselskabet By og Havn I/S' bidrag til finansiering af en sydhavnsmetro fremgår af den foreslåede § 2, nr. 4, hvortil henvises.

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.

Det bemærkes, at der på lovforslagets fremsættelsestidspunkt, er fremsat forslag til lov om offentlige veje m.v. L 20, hvoraf gæsteprincippet fremgår af § 77, stk. 1 og 2. Det vil til enhver tid være gældende ret, der finder anvendelse.

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 f.eks., 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«, hvis andet er aftalt eller hvis andre forhold gør sig gældende.

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. Ændres retstilstanden sig som følge af retspraksis i forhold til det ovenfor beskrevne, vil gæsteprincippet således skulle fortolkes i overensstemmelse med nyeste retspraksis.

Det foreslås i § 5 o, at et eventuelt nyt byzoneareal der opstår som følge af opfyld af områder 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 byggemodning og byudvikling i de omkringliggende områder, herunder mulighed for, at Københavns Kommune kan anlægge en bro mellem Enghave Brygge og Teglholmen inden metroens åbning.

Der henvises i det hele til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

Til nr. 4

Det foreslås, at bilag 1 til lovforslaget optages som bilag 3 til lov om en Cityring. Kortbilaget viser udvidelse af Cityringen med afgreningen til Sydhavnen.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.3.

Til § 2

Til nr. 1-2

Det forslås, at transportministeren overdrager 40 procentpoint af sin ejerandel til Københavns Kommune.

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. Københavns Kommunes ejerandel forøges tilsvarende fra 55 pct. til 95 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 2.4.2.1.

Til nr. 3

Det forslås i § 9, stk. 5, at 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.

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 2.4.2.1.

Til nr. 4

Med bestemmelserne i § 15, stk. 11, nr. 1-4, foreslås det, at Udviklingsselskabet 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 Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal bidrage til finansieringen. Det følger endvidere af aftalen, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S i samarbejde med Københavns Kommune skal have mulighed for byudvikling af Ydre Nordhavn. Værdien af denne byudvikling medgår til Udviklingsselskabet By & Havn I/S' finansiering af de nævnte projekter.

Det foreslås i § 15, stk. 11, nr. 1, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal bidrage til finansiering af en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen. Udvidelsen anlægges af Metroselskabet I/S.

Det er hensigten, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S betaler 1,7 mia. kr. i 2014-priser til Metroselskabet I/S ved denne lovs ikrafttræden. Beløbet indekseres. Til eventuelle merudgifter herudover hensættes Udviklingsselskabet By & Havn I/S et beløb svarende til projektets korrektionsreserve på 30 pct. (ekskl. statens andel af afgreningskammer) i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget. Reser-

ven på 30 pct. estimeres i dag til ca. 2 mia. kr. i 2014-priser. Dette beløb reserveres i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget. Beløbet indekseres.

Statens bidrag til den resterende del af finansieringen af Sydhavnsmetroen opnås ved, at staten overdrager 40 procentpoint af sin ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S til Københavns Kommune. Der henvises til dette lovforslags § 2, nr. 1-2 samt til afsnit 2.4 i de almindelige bemærkninger.

Københavns Kommune vil kunne gå til Udviklingsselskabet By & Havn I/S med henblik på at opnå yderligere finansiering udover de ovenfor nævnte 1,7 mia. kr. og korrektionsreserven, som estimeres i dag til ca. 2 mia. kr. i 2014-priser. Udviklingsselskabet By & Havn I/S vil kunne bidrage til denne yderligere finansiering såfremt bestyrelsen vil kunne indestå for, at selskabet vil kunne betale selskabets gæld tilbage ved hjælp af egne indtægter fra arealsalg mv. Der henvises i øvrigt til principaftalen, hvoraf det fremgår, 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 har de rette incitamenter til budgetoverholdelse.

Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

Det foreslås i § 15, stk. 11, nr. 2, at Udviklingsselskabet 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 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 Udviklingsselskabet By & Havn I/S, mens resten forudsættes finansieret ved fremtidige passagerindtægter. Der reserveres 1,0 mia. kr. hertil i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' langtidsbudget. Det er forventningen, at selskabet vil kunne bidrage til finansieringen af den ønskede udvidelse af Cityringen med anlæg af yderligere metrostationer i Nordhavnen. Der vil skulle udarbejdes en model, som sikrer, at Metroselskabet har de rette incitamenter til budgetoverholdelse.

Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

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

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 2.1.

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.

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. Beløbet indekseres. Formålet med Nordhavnstunnelen er at sikre, at de planlagte byudviklings- og havneaktiviteter i Nordhavn kan finde sted på en hensigtsmæssig måde, og at Nordhavnstunnelen er en forlængelse af den nuværende Nordhavnsvej fra Lyngbyvejen.

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 vej-tunnelprojekter, er parterne, jf. principaftalen, 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. Samtidig udarbejdes en model, som sikrer, at Vejdirektoratet har de rette incitamenter til budgetoverholdelse.

Nordhavnstunnelen bliver, som en fortsættelse af Nordhavnsvejen, en kommunal vej. Der henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.4.

Det foreslås i § 15, stk. 12, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S vederlagsfrit skal stille de af selskabet ejede arealer til rådighed for de under stk. 11, nr. 1-4 nævnte projekter.

Til nr. 5

Det foreslås i § 17, stk. 2, at transportministeren udpeger 2 bestyrelsesmedlemmer. Københavns Kommune udpeger 4 bestyrelsesmedlemmer. Medarbejderne i Udviklingsselskabet By & Havn I/S vælger 2 medlemmer til bestyrelsen.

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, jf. gældende lov. Ved væsentlige beslutninger forstås beslutninger om Udviklingsselskabet By & Havn I/S' forretningsstrategi, budget, regnskab, udbetaling af udbytte og nye større anlægsprojekter.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.4.2.1.

Til nr. 6

Det foreslås i § 17, stk. 5, at 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.

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.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.4.2.1.

Til nr. 7

Der foreslås indsat et nyt kapitel 4 b i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By og Havn I/S. Kapitlet omhandler projektering af en Nordhavnstunnel.

Det foreslås i § 26 e, stk. 1, at 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.

Nordhavnstunnelen etableres i forlængelse af den af Københavns Kommune under anlæg værende Nordhavnsvej.

Som det fremgår af forslaget til § 26 g, 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, hvilket den foreslåede § 26 e, stk. 1 tilvejebringer.

Med sikring af anlæg af en Nordhavnstunnel menes sikring af de arealer, der skal anvendes til anlæg af Nordhavnstunnelen, som udgangspunkt ved pålæg af vejbyggelinjer, jf. den foreslåede § 26 i. Ved pålæg af vejbyggelinjer sikres det, at der ikke disponeres over arealer eller ejendom på en uhensigtsmæssig måde i forhold til, at der senere skal etableres et anlæg på arealet, f.eks. ved at arealer ikke bebygges eller at eksisterende bebyggelse ændres i sådan en grad, så ejendommen bliver uforholdsmæssig dyr at overtage ved ekspropriation senere hen.

Det foreslås i § 26 e, stk. 2, at projektering mv. af en Nordhavnstunnel, jf. stk. 1, sker på opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Det følger således af bestemmelsen, at det vil være Københavns Kommune, der beslutter, hvornår Nordhavnstunnelen skal projekteres mv. og som igangsætter arbejdet med projekteringen. Projekteringen mv. skal, jf. stk. 3 nedenfor foretages af Vejdirektoratet og skal ske i samarbejde med udviklingsselskabet By og Havn I/S.

Det foreslås i § 26 e, stk. 3, at Vejdirektoratet bemyndiges til at udøve de beføjelser, der i denne lov er tillagt transportministeren, jf. dog § 26 p.

Med bestemmelsen vil det således være Vejdirektoratet der udøver beføjelserne i loven, herunder at udarbejde den forberedelse, undersøgelse og projektering samt andre dispositioner, som er nødvendige for at forberede og sikre anlæg af en Nordhavnstunnel. Samtidig udarbejdes en incitamentsstruktur til Vejdirektoratets overholdelse af budget.

Det bemærkes, at der med § 26 p er foreslået en klageadgang til transportministeren over Vejdirektoratets retlige afgørelser. Transportministeren kompetence til at behandle klager over Vejdirektoratets afgørelser delegeres i sagens natur ikke videre.

Det foreslås i § 26 f, at Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S efter aftale med transportministeren afholder alle udgifter til de opgaver, der er nævnt i § 26 e, herunder omkostninger i forbindelse med pålæg og offentliggørelse af vejbyggelinjer, overtagelse af arealer eller andre erstatninger i medfør af dette kapitel.

Den foreslåede bestemmelse pålægger således Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By og Havn I/S at afholde alle udgifter til de opgaver, der pålægges transportministeren efter forslagets § 26 e, herunder evt. omkostninger til pålæg af vejbyggelinjer, overtagelse af arealer og andre erstatninger. Den nærmere fremgangsmåde for afholdelsen af udgifter mv. sker efter aftale mellem transportministeren, Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By og Havn I/S.

Det er ikke efter gældende ret muligt for Udviklingsselskabet By og Havn I/S, der er oprettet på privatretligt grundlag, at bidrage til projektering af en offentlig vej. Det skabes der hjemmel til med nærværende bestemmelse. I forhold til Udviklingsselskabet By og Havn I/S' finansieringsforpligtigelse henvises til den foreslåede § 2, nr. 4 om Udviklingsselskabet By & Havn I/S' bidrag til finansiering af en tilkoblingsvej til Nordhavnsvej og en nordhavnstunnel.

Det foreslås i § 26 g, at Nordhavnstunnelen projekteres som en kommunevej med Københavns Kommune som vejmyndighed. Transportministeren indtræder under projekteringen mv., jf. § 26 e, stk. 1, 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.

Forslaget til § 26 g medfører, at transportministeren indtræder i forpligtelser som vejmyndighed for Nordhavnstunnelen. 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 grund-ejerbidrag 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 forberede 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.

Det foreslås i § 26 h, stk. 1, at transportministeren bemyndiges til at udarbejde VVM-redegørelser, herunder foretage høring, og andre nødvendige miljøvurderinger af projektet.

Den foreslåede bestemmelse 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 besluthingsgrundlag 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.

Det foreslås i § 26 h, stk. 2, at udarbejdelse af VVM-redegørelse mv., jf. stk. 1, sker på opdrag fra Københavns Kommune og i samarbejde med Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Det følger således af bestemmelsen, at det vil være Københavns Kommune, der beslutter, hvornår der skal udarbejdes VVM-redegørelse mv. og som igangsætter arbejdet. Dette arbejde skal, jf. § 26 e, stk. 3, foretages af Vejdirektoratet og skal ske i samarbejde med udviklingsselskabet By og Havn I/S.

De foreslåede bestemmelser i § 26 i indeholder regler om pålæg af vejbyggelinjer til sikring af gennemførelsen af Nordhavnstunnelen.

Det foreslås i § 26 i, stk. 1, at transportministeren kan pålægge vejbyggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af Nordhavnstunnelen.

Formålet med en vejbyggelinje er at billiggøre en senere vejudvidelse for det offentlige og sikre grundejeren mod senere krav om nedrivning af bygninger mv., der lige så godt kan placeres andre steder på ejendommen.

Det foreslås i § 26 i, stk. 2, at der på de arealer, der ligger foran en vejbyggelinje, 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 og indretninger af blivende art.

Forbuddet mod væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse gælder også, selvom de ikke giver sig udslag i bebyggelsens ydre. En modernisering af bygningen, for eksempel ved indlæggelse af centralvarme, bygning af badeværelse eller lignende, falder dog ikke ind under forbuddet.

Derimod vil en ombygning af en ejendom til andre formål eller erstatning af en træbygning med en stenbygning falde ind under forbuddet.

Begrebet »anlæg af blivende art« dækker bl.a. over jordvolde, kirkegårde, sportspladser, mure, organiseret skovrejsning og ledninger.

Det foreslås i § 26 i, stk. 3, at vejbyggelinjer efter stk. 1 kan pålægges for en periode af højst 10 år. Vejbyggelinjepålægget kan forlænges med indtil 10 år ad gangen.

Det er forudsat, at det ved forlængelse af vejbyggelinjer overvejes, om vejbyggelinjen fortsat er nødvendig til sikring af det oprindelige formål.

Det foreslås i § 26 j, stk. 1, at transportministeren kan nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af projektering mv., jf. § 26 e, stk. 1, foretages de foranstaltninger, som er nævnt i § 26 i, stk. 2.

Herved sikres det, at der ikke foretages de foranstaltninger, der er nævnt i forslagets § 26 i, stk. 2, når der planlægges pålæg af vejbyggelinjer efter forslagets § 26 i, stk. 1.

Det foreslås i § 26 j, stk. 2, at et forbud efter stk. 1 kun kan nedlægges for en periode af ét år og ikke kan nedlægges mere end en gang. Når der er nedlagt forbud efter bestemmelsens stk. 1, har transportministeren således herefter en periode på et år til at sikre arealet ved pålæg af vejbyggelinjer efter den foreslåede § 26 i, stk. 1.

Det foreslås i § 26 j, stk. 3, at Borgerrepræsentationen, inden der gives tilladelse til byggeri eller andre retlige eller fysiske foranstaltninger på ejendomme, der ikke er pålagt vejbyggelinjer, jf. § 26 i, stk. 1, men berøres af projekteringen, skal give transportministeren oplysning om den påtænkte tilladelse. Hvis transportministeren ikke inden 2 måneder efter at have modtaget en sådan oplysning nedlægger forbud efter stk. 1, kan tilladelsen gives.

Bestemmelsen pålægger således Københavns Kommune at give meddelelse til transportministeren, hvis kommunen 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 stk. 1, eller pålægge vejbyggelinjer efter den foreslåede § 26 i, stk. 1, inden der på en ejendom iværksættes foranstaltninger, som kan være i konflikt med et planlagt vejprojekt.

Den foreslåede bestemmelse vil derfor medføre, at kommunen 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 forstyrrelser i forhold til gennemførelsen af Nordhavnstunnelen. Transportministeren har herefter 2 måneder til at nedlægge forbud efter oplysningerne er modtaget. Hvis dette ikke sker, kan Borgerrepræsentationen meddele tilladelse.

Det foreslås i § 26 j, stk. 4, at et forbud efter stk. 1 skal respekteres af enhver fra datoen for forbuddets meddelelse, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

Gyldighedsvirkningen af forbuddet er således knyttet til forbuddets meddelelse.

Den foreslåede bestemmelse i § 26 k indeholder regler om offentliggørelse af og oplysning om vejbyggelinjepålæg.

Det foreslås i § 26 k, stk. 1, at beslutninger om pålæg af vejbyggelinjer efter § 26 i, stk. 1, forlængelse af vejbyggelinjer efter § 26 i, stk. 3 og forbud efter § 26 j, stk. 1, 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.

Transportministeren kan anvende den offentliggørelsesmåde, som skønnes bedst egnet til at sikre udbredelsen af de beslutninger m.m., der er tale om.

Det foreslås i § 26 k, stk. 2, at pålagte vejbyggelinjer skal respekteres af enhver fra datoen for pålæggets offentliggørelse, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

Gyldighedsvirkningen af vejbyggelinjepålæg er således knyttet til den offentlige kundgørelse.

Det foreslås i § 26 k, stk. 3, at transportministeren på ejerens anmodning skal oplyse denne om vejbyggelinjernes beliggenhed på ejerens ejendom.

En ejer har herved mulighed for på anmodning at få oplyst vejbyggelinjernes placering på ejendommen.

Det foreslås i § 26 k, stk. 4, at bygherren inden byggearbejde iværksættes på et areal, der er omfattet af vejbyggelinjer efter § 26 i, skal søge oplyst hos transportministeren, om arbejdets udførelse vil komme i strid med vejbyggelinjebestemmelserne.

Bestemmelsen 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.

Den foreslåede bestemmelse i § 26 l omhandler ejerens ret til under nærmere betingelser at kræve et areal overtaget af transportministeren, når arealet er blevet pålagt vejbyggelinjer efter forslagets § 26 i.

Det foreslås i § 26 l, stk. 1, at en ejer af et areal til enhver tid kan begære arealet overtaget af transportministeren mod erstatning, hvis arealet er pålagt vejbyggelinjer efter § 26 i og afskæres fra en udnyttelse, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den benyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende og omliggende arealer.

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

Det foreslås i § 26 l, stk. 2, at ejeren af et areal, der i ikke uvæsentligt omfang er pålagt vejbyggelinjer efter § 26 i, som hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår, til enhver tid, når der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren, kan begære arealet overtaget af transportministeren mod erstatning.

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

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.

Det foreslås i § 26 l, stk. 3, at ejeren, hvor det vejbyggelinjepålagte areal kun udgør en del af en ejendom, kan 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.

Bestemmelsen 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.

Det foreslås i § 26 l, stk. 4, at sagen, hvis transportministeren afslår ejerens begæring efter stk. 1-3, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse, henvises til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det foreslås i § 26 l, stk. 5, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 26 o.

Med stk. 4 og 5 kan transportministerens afslag på ejerens begæring om overtagelse eller uenighed om erstatningens størrelse indbringes for ekspropriations- og taksationsmyndighederne, jf. lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det er ekspropriationskommissionen, der vil tage stilling til transportministerens afslag på ejerens begæring om overtagelse, det vil sige om kriterierne i stk. 1-3 er overfyldt, og ved uenighed om erstatnings størrelse, fastsætte denne med mulighed for en efterfølgende klageadgang til taksationskommissionen.

Ekspropriations- og taksationskommissionens skal fastsætte erstatningen efter reglerne i den foreslåede § 26 o. Heraf følger, at de almindelige erstatningsregler finder anvendelse. En eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, vil skulle fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

Bestemmelsen i forslagets § 26 m vedrører fremrykket overtagelse af ejendomme, der berøres indgribende af den projekteringsaktivitet, der er nævnt i forslagets § 26 e, men som f.eks. ikke er pålagt vejbyggelinjer.

Det foreslås i § 26 m, stk. 1, at transportministeren efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde kan overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af den projekteringsaktivitet, der er nævnt i § 26 e, stk. 1, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Formålet med bestemmelsen er at muliggøre, at borgere, der som følge af projekteringsaktiviteten reelt bliver afskåret fra at afhænde deres ejendom, men som f.eks. ikke er pålagt byggelinjer, kan anmode om at få deres ejendom overtaget på et tidligere tidspunkt i processen, end regler om ekspropriation giver eller vil give mulighed for.

Bestemmelsen indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren, selvom der ikke er nedlagt byggelinjer som er tilfældet i § 26 k, kan overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet eller heraf følgende aktivitet.

Ved »særligt indgribende« sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med aktivitetens gennemførelse. Det indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som aktiviteten indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af aktiviteten, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et »særligt tilfælde« være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt før de ordinære ekspropriationer.

Som eksempler på »særlige tilfælde« kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, f.eks. hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Et andet særligt tilfælde kan være, hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation. Særlige personlige årsager kan f.eks. være sygdom, alder, familieforøgelse eller andre sociale årsager. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer afhændelse af den pågældende ejendom på normale vilkår, hvilket ejeren kan dokumentere f.eks. ved erklæring fra en ejendomsmægler.

En fremrykket ekspropriation vil kun komme på tale, hvis ejeren af den pågældende ejendom eller erhvervsvirksomhed anmoder herom.

Det er hensigten, at bestemmelsen først vil kunne anvendes, når Nordhavnstunnelprojektet har en sådan fast karakter, at det konkret vurderes, at projektet vil blive gennemført.

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 et stort antal 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 omkring nye eller ændrede statslige vejanlæg at kunne hjælpe lodsejere, der på grund af indtrufne særlige personlige forhold får behov for at afhænde ejendommen til en pris, der svarer

til prisen i almindelig fri handel uden vejplanerne. Særlige personlige forhold kan eksempelvis være sygdom, alder, familieforøgelse eller andre sociale årsager.

Den konkrete afgørelse om, hvorvidt betingelserne for overtagelse er opfyldt, træffes af transportministeren.

Det foreslås i § 26 m, stk. 2, at sagen, hvis transportministeren afslår ejerens anmodning efter stk. 1, eller hvis der ikke kan opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse, vil blive henvist til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det foreslås i § 26 m, stk. 3, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1 skal imødekommes og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 26 o.

Ekspropriationskommissionen vil tage stilling til transportministerens afslag på ejerens begæring om overtagelse, det vil sige om kriterierne efter stk. 1 er overholdt, og ved uenighed om erstatnings størrelse, fastsætte denne med mulighed for en efterfølgende klageadgang til taksationskommissionen.

Ekspropriations- og taksationskommissionens skal fastsætte erstatningen efter reglerne i den foreslåede § 26 o. Heraf følger, at de almindelige erstatningsregler finder anvendelse. En eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, vil skulle fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

Den foreslåede bestemmelse i § 26 n 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.

Det foreslås i § 26 n, stk. 1, at transportministeren, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse har adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørsarealer med henblik på at foretage undersøgelser og projektering mv., jf. § 26 e, stk. 1, af Nordhavnstunnelen.

Det foreslås i § 26 n, stk. 2, at transportministeren mindst 14 dage før gennemførelsen af forberedende undersøgelser efter stk. 1 skal give skriftlig besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de forberedende undersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.

Bestemmelsen foreskriver den varsling, der skal ske af de berørte grundejere, inden der iværksættes forundersøgelser. Varslingen i forbindelse med forundersøgelser er mindst 14 dage.

Det er op til transportministeren at bestemme, hvordan offentliggørelsen skal ske, hvis der ikke kan gives direkte besked til grundejeren. Offentliggørelsen kan udover i lokale medier for eksempel også ske på Transportministeriets eller Vejdirektoratets hjemmeside.

Det foreslås i § 26 n, stk. 3, at transportministeren under samme betingelser, som nævnes i stk. 1, kan lade foretage 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 undersøgel-

ser, 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.

Det foreslås i § 26 n, *stk. 4*, at transportministeren mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser efter *stk. 3* skal give skriftlig besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.

Bestemmelsen foreskriver den varsling, der skal ske af de berørte grundejere, inden der iværksættes arkæologiske undersøgelser. Varslingen i forbindelse med arkæologiske forundersøgelser skal ske mindst 28 dage før gennemførelsen af disse forundersøgelser. Arkæologiske forundersøgelser er typisk mere indgribende for grundejerne end forberedende undersøgelser. 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 hvis der ikke kan gives direkte besked til grundejeren. Offentliggørelsen kan udover i lokale medier for eksempel også ske på Transportministeriets eller Vejdirektoratets hjemmeside.

Det foreslås i § 26 n, *stk. 5*, at erstatning for skader og ulempe, som påføres ved undersøgelser efter *stk. 1* og *3*, fastsættes af transportministeren.

Eventuelle skader, der forvoldes ved disse forberedende foranstaltninger eller ved arkæologiske undersøgelser, skal erstattes.

Det foreslås i § 26 n, *stk. 6*, at erstatningsspørgsmålet i tilfælde af uenighed mellem skadelidte og transportministeren indbringes for ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

I mangel af enighed mellem grundejeren og transportministeren fastsættes erstatningen af ekspropriations- og taksationskommissionen i henhold til 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.

Det foreslås i § 26 o, *stk. 1*, at erstatning efter §§ 26 l-26 n fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.

Den foreslåede bestemmelse fastslår, at erstatning for ekspropriation og forberedende foranstaltninger fastsættes efter dansk rets almindelige erstatningsregler.

Det foreslås i § 26 o, *stk. 2*, at en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til § 51, *stk. 1* og *2* til lov om offentlige veje, da denne bestemmelse svarer til den foreslåede.

Den foreslåede bestemmelse i § 26 p 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 § 26 i.

Det foreslås i § 26 p, *stk. 1*, at Vejdirektoratets afgørelser efter § 26 i, jf. § 26 e, *stk. 3*, kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål.

Det er f.eks. muligt at få prøvet om Vejdirektoratet har overholdt forvaltningsretlige regler, f.eks. aktindsigt, partshøring, begrundelse og klagevejledning, inhabilitet m.v. eller om Vejdirektoratet har orienteret

korrekt den berørte korrekt. Det er ikke muligt at få afprøvet rigtigheden af f.eks. beliggenheden af pålagte vejbyggelinjer.

Det foreslås i § 26 p, stk. 2, at klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Fristen for indbringelse af en klage er normalt 4 uger regnet fra det tidspunkt, hvor klager har modtaget afgørelsen med en korrekt klagevejledning.

At klagefristen løber fra den dag, hvor afgørelsen er meddelt den pågældende, skyldes, at gyldigheds-virkningen af vejbyggelinjepålæg er knyttet til den offentlige kundgørelse.

Det foreslås i § 26 p, stk. 3, at klage ikke har opsættende virkning, medmindre transportministeren bestemmer andet.

Der er generelt ikke opsættende virkning ved klager, medmindre dette bestemmes af klagemyndigheden i den konkrete sag.

Det foreslås i § 26 p, stk. 4, at afgørelsen om vejbyggelinjen skal tinglyses med angivelse af dens hjemmel, når fristen for at klage er udløbet, og afgørelse af eventuelle klager er truffet.

Det foreslås i § 26 p, stk. 5, at afgørelser, der kan påklages efter stk. 1, ikke kan indbringes for domstolene, før denne klageadgang er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt inden 6 måneder efter, at transportministerens afgørelse er meddelt.

Den administrative klageadgang skal således 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.

Der henvises til de almindelige bemærkninger i afsnit 2.1.

Til § 3

Det foreslås i stk. 1, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Det foreslås i stk. 2, at § 2, nr. 1 og 2, hvoraf fremgår at Københavns Kommunes ejerandel ændres fra 55 pct. til 95 pct. og at statens ejerandel på 45 pct. ændres til 5 pct., har virkning fra den 1. juli 2014.

Ifølge principaftalen bidrager staten til finansieringen af Sydhavnsmetroen ved bl.a., at overdrage 40 procentpoint af sin ejerandel af By & Havn I/S til Københavns Kommune.

Det er med principaftalen mellem staten og Københavns Kommune endvidere fastlagt, at skæringsdatoen for det nye ejerforhold skal være den 1. juli 2014.

Værdien af Udviklingsselskabet By og Havn I/S er fastsat medio 2014. Værdiansættelsen ligger til grund for, hvor stor en andel af statens ejerandel, der skal overføres til Københavns Kommune. Skæringsdatoen for overførelsen af ejerandele skal derfor tidsmæssigt ligge så tæt på tidspunktet for værdiansættelsen som muligt, således at det er den korrekte værdi der afspejles. Hertil kommer, at Københavns Kommune overførte sin andel indskuddet på 2. mia. kr. medio 2014 til Metroselskabet I/S. Udviklingsselskabet By og Havn I/S vil ved lovens ikrafttræden indskyde 1,7 mia. kr. i Metroselskabet I/S. Beløbet skal indekseres. For yderligere om overførsel af ejerandele og værdiansættelse henvises til bemærkningerne i afsnit 2.4.

Det fremgår af interessentskabskontrakten, at ejerne hæfter i det indbyrdes forhold for interessenternes forpligtelser i forhold til ejernes respektive ejerandele. Statens hæftelse vil således inter partes 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.

Det er som nævnt indgået ved aftale mellem Københavns Kommune og staten, at skæringsdatoen skal fastsættes til d. 1. juli 2014 samt at der skulle tilvejebringes et hjemmelsgrundlag herfor, hvilket det med nærværende lovforslag er gjort.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring, som ændret ved § 1 i lov nr. 526 af 27. maj 2013 og § 1 i lov nr. 748 af 25. juni 2014, foretages følgende ændringer:

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

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

Stk. 3. §§ 3-5, § 6 og § 7, stk. 2-5, finder ikke anvendelse på afgreningen fra Cityringen til Nordhavnen.

1. I § 5 a, indsættes efter stk. 2, som nyt stykke:

»*Stk. 3.* Udvidelsen af Cityringen med afgreningen til Nordhavnen kan omfatte yderligere stationer, end de stationer, der fremgår af bilag 2. Anlæg af yderligere stationer besluttet af Københavns Kommune efter enighed med transportministeren og Frederiksberg Kommune.«

Stk. 3 bliver herefter stk. 4.

2. I § 5 a, indsættes efter stk. 3, som nu er stk. 4, et nyt stykke:

»*Stk. 5.* §§ 5 d – 5 f finder ikke anvendelse på en udvidelse af afgreningen til Nordhavnen, som er nævnt i stk. 3. En sådan udvidelse samt alle udgifter i forbindelse hermed finansieres af Københavns Kommune eller Udviklingsselskabet By & Havn I/S.«

3. 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 3.

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 afgreningskammeret fra Cityringen til Sydhavnen.

§ 5 i. Metroselskabet I/S forestår projektering, anlæg og drift af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen. Driften af afgreningen fra Cityringen 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 fra Cityringen 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 afgreningskammeret 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 afgreningskammeret.

Stk. 3. Uforudsete udgifter, som er nødvendige af hensyn til gennemførelse af afgreningen fra Ci-

tyringen til Sydhavnen, betales af Metroselskabet I/S. Den nødvendige finansiering tilvejebringes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Københavns Kommune bærer den økonomiske risiko for billig-gørelse og fordyrelse af afgreningen fra Cityringen til Sydhavnen.

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

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

§ 5 l. Udgifter som følge af krav fra en myndighed, herunder som følge af internationale krav, EU-retlige krav eller national lov, herunder jernbansikkerhedsmæssige 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 fra Cityringen 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 fra Cityringen til Sydhavnen.

Stk. 2. 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 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 fra Cityringen 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 der opstår som følge af opfyld af områder til anlæg af en udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen tilfalder Udviklingsselskabet By & Havn I/S.«

4. Som *bilag 3* indsættes bilag 1 til denne lov.

§ 2

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, § 2 i lov nr. 526 af 27. maj 2013 og § 27 i lov nr. 165 af 26. februar 2014, foretages følgende ændringer:

§ 2. Transport- og energiministeren og Københavns Kommune kan oprette et interessentskab ved navn Udviklingsselskabet By & Havn I/S med følgende ejerfordeling:

1) Københavns Kommune ejer 55 pct., og

1. I § 2, *stk. 1, nr. 1*, ændres »55 pct.« til: »95 pct.«

§ 2. Transport- og energiministeren og Københavns Kommune kan oprette et interessentskab ved navn Udviklingsselskabet By & Havn I/S med følgende ejerfordeling:

1) Københavns Kommune ejer 55 pct., og

2) transport- og energiministeren ejer 45 pct.

2. I § 2, *stk. 1, nr. 2*, ændres »45 pct.« til: »5 pct.«

§ 9. Metroselskabet I/S ledes af en bestyrelse på 9 medlemmer.

Stk. 2. Københavns Kommune udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer. Frederiksberg Kommune udpeger 1 bestyrelsesmedlem samt 1 suppleant til bestyrelsen. Transport- og energiministeren udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer. Medarbejderne i Metroselskabet I/S vælger 2 bestyrelsesmedlemmer.

Stk. 3. Udpegningen af formand og to næstformænd sker efter enig beslutning mellem de tre ejere blandt de af ejerne udpegede bestyrelsesmedlemmer.

Stk. 4. Formanden og næstformændene for bestyrelsen må ikke udføre hverv for selskabet, der ikke er en naturlig del af hvervet som bestyrelsesformand og næstformand, bortset fra enkeltstående opgaver, som den pågældende bliver anmodet om at udføre for bestyrelsen.

Stk. 5. Bestyrelsesmedlemmer vælges for en periode af 4 år. Dog vælges medlemmerne af selskabets første bestyrelse fra selskabets stiftelse til den 31. december 2009. Genudpegning kan ske. Et bestyrelsesmedlem kan til enhver tid afsættes af den, som har udpeget den pågældende.

§ 15. Udviklingsselskabet By & Havn I/S' formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå havnedrift i Københavns Havn.

Stk. 2. Selskabet skal forestå drift og vedligehold af Ørestad Station på Kastrupbanen samt motorvejsramperne ved Center Boulevard. Transport- og energiministeren kan bestemme, at såvel ejerskabet som drifts- og vedligeholdelsesopgaven overdrages til en statslig myndighed, en statsvirksomhed eller et statsligt aktieselskab under Transport- og Energiministeriet.

Stk. 3. Selskabet kan tillige drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med arealudvikling og havnedrift.

Stk. 4. Selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag.

Stk. 5. Selskabet kan helt eller delvis uden vederlag stille arealer til rådighed for kulturelle formål og for fritids- og rekreative formål.

Stk. 6. Selskabet kan efter de to ejeres godkendelse oprette datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med begrænset ansvar i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed, herunder med andre havne, også i udlandet.

Stk. 7. Selskabet kan indgå samarbejdsaftaler m.v. i forbindelse med udøvelsen af selskabets virksomhed eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed.

Stk. 8. Selskabet og dets datterselskaber kan i særlige tilfælde erhverve ejendomme med tilknytning til selskabets egne ejendomme, såfremt det vurderes at have en samlet værdiforøgende effekt.

3. § 9, 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 ejer, som har udpeget den pågældende.«

Stk. 9. Selskabet skal bidrage med 700 mio. kr. til en vejforbindelse mellem Helsingørmotorvejen og Nordhavnen, som anlægges af Københavns Kommune.

Stk. 10. Selskabet skal bidrage med 900 mio. kr. til udvidelse af Cityringen med en afgang til Nordhavnen, som anlægges af Metroselskabet I/S, og vederlagsfrit stille arealer til rådighed herfor.

4. I § 15 indsættes som *stk. 11 og 12*:

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

1) En udvidelse af Cityringen med en afgang til Sydhavnen. Udvidelsen anlægges af Metroselskabet I/S.

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

3) Etablering af tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej. Tilkoblingsanlægget anlægges af Københavns Kommune.

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

Stk. 12. Selskabet stiller vederlagsfrit de af selskabet ejede arealer til rådighed for de under § 11, stk. 1, nr. 1-4 nævnte projekter.«

§ 17. Udviklingsselskabet By & Havn I/S ledes af en bestyrelse bestående af 8 medlemmer.

Stk. 2. Transport- og energiministeren udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer. Københavns Kommune udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer. Medarbejderne i Udviklingsselskabet By & Havn I/S vælger 2 medlemmer til bestyrelsen.

Stk. 3. Udpegning af formand og næstformand sker efter enig beslutning mellem de to ejere blandt de af ejerne udpegede bestyrelsesmedlemmer.

Stk. 4. Formanden og næstformanden for bestyrelsen må ikke udføre hverv for selskabet, der ikke er en naturlig del af hvervet som bestyrelsesformand og næstformand, bortset fra enkeltstående opgaver, som den pågældende bliver anmodet om at udføre for bestyrelsen.

Stk. 5. Bestyrelsesmedlemmer udpeges for en periode af 4 år. Dog udpeges medlemmerne af selska-

5. § 17, *stk. 2*, affattes således:

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

6. § 17, *stk. 5*, affattes således:

bets første bestyrelse fra selskabets stiftelse til 31. december 2009. Genudpegning kan ske. Et bestyrelsesmedlem kan til enhver tid afsættes af den, som har udpeget den pågældende.

»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.«

7. Efter kapitel 4 a indsættes:

»Kapitel 4 b

Projektering af en Nordhavnstunnel

§ 26 e. 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 dette kapitel er tillagt transportministeren, jf. dog § 26 p.

§ 26 f. Københavns Kommune og Udviklingsselskabet By & Havn I/S afholder efter aftale med transportministeren alle udgifter til de opgaver, der er nævnt i § 26 e, stk. 1, herunder omkostninger i forbindelse med pålæg og offentliggørelse af vejbyggelinjer, overtagelse af arealer eller andre erstatninger i medfør af dette kapitel.

§ 26 g. Nordhavnstunnelen projekteres som en kommunevej med Københavns Kommune som vejmyndighed. Transportministeren indtræder under projekteringen m.v., jf. § 26 e, stk. 1, 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 blive foretaget efter de gældende regler, som om det var et statsligt anlæg.

§ 26 h. Transportministeren bemyndiges til at udarbejde VVM-redegørelser, herunder foretage hø-

ring, og andre nødvendige miljøvurderinger af projektet.

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

§ 26 i. 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.

§ 26 j. Transportministeren kan nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af projektering mv. jf. § 26 e, stk. 1, foretages de foranstaltninger, som er nævnt i § 26 i, 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 Borgerrepræsentationen giver tilladelse til byggeri eller andre retlige eller fysiske foranstaltninger på ejendomme, der ikke er pålagt vejbyggelinjer, jf. § 26 i, men som berøres af projekteringen, skal Borgerrepræsentationen give transportministeren oplysning om den påtænkte tilladelse. 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 enhver fra datoen for forbuddets meddelelse, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet.

§ 26 k. Beslutninger om pålæg af vejbyggelinjer efter § 26 i, stk. 1, forlængelse af vejbyggelinjer efter § 26 i, stk. 3, og forbud efter § 26 j, stk. 1, skal offentliggøres. Transportministeren skal endvidere give meddelelse til de ejere og brugere af ejendom-

me, der bliver direkte berørt af pålægget, og hvis rettigheder fremgår af tingbogen.

Stk. 2. Pålagte vejbyggelinjer skal respekteres af enhver 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 § 26 i, skal bygherren søge oplyst hos transportministeren, om arbejdets udførelse vil komme i strid med vejbyggelinjebestemmelserne.

§ 26 1. En ejer af et areal kan til enhver tid begære arealet overtaget af transportministeren mod erstatning, hvis arealet er pålagt vejbyggelinjer efter § 26 i og afskæres fra en udnyttelse, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den benyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende og omliggende arealer.

Stk. 2. Ejeren af et areal, der i ikke uvæsentligt omfang er pålagt vejbyggelinjer efter § 26 i, som hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår, 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 af transportministeren mod erstatning, hvis den tilbageblivende del af ejendommen bliver så lille eller er 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. Afslår transportministeren ejerens begæring efter stk. 1-3, eller kan der ikke opnås enighed om erstatningens størrelse, henvises sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 5. Ekspropriations- og taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 26 o.

§ 26 m. Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af de projekteringsaktiviteter, der er nævnt i § 26 e, stk. 1, hvis ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Stk. 2. Afslår transportministeren ejerens anmodning efter stk. 1, eller kan der ikke opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse, henvises sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 3. Ekspropriations- og taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1 skal imødekommes og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 26 o.

§ 26 n. Transportministeren har, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørsarealer med henblik på at foretage undersøgelser og projektering mv., jf. § 26 e, stk. 1, af Nordhavnstunnelen.

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

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

Stk. 4. Transportministeren skal mindst 28 dage før gennemførelsen af arkæologiske forundersøgelser efter stk. 3 give skriftlig besked til de berørte grundejere eller brugere. Hvis dette ikke er muligt, skal oplysning om de arkæologiske forundersøgelser offentliggøres i lokale medier eller lignende.

Stk. 5. Erstatning for skader og ulempe, som påføres ved undersøgelser efter stk. 1 og 3, fastsættes af transportministeren.

Stk. 6. Kan der ikke opnås enighed mellem skadelidte og transportministeren om erstatning efter stk. 5, indbringes erstatningsspørgsmålet for ekspropriations- og taksationsmyndighederne i hen-

hold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 26 o. Erstatning efter §§ 26 l-26 n fastsættes efter de almindelige erstatningsregler.

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

§ 26 p. Vejdirektoratets afgørelser efter § 26 i, jf. § 1, stk. 3, kan påklages til transportministeren, for så vidt angår retlige spørgsmål.

Stk. 2. Klagefristen er 4 uger fra den dag, afgørelsen er meddelt den pågældende.

Stk. 3. Klage har ikke opsættende virkning, medmindre transportministeren bestemmer andet.

Stk. 4. Når fristen for at klage er udløbet, og afgørelse af eventuelle klager er truffet, skal afgørelsen om vejbyggelinjen tinglyses med angivelse af dens hjemmel.

Stk. 5. 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.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

Stk. 2. § 2, nr. 1 og 2, har virkning fra 1. juli 2014.