

Udskriftsdato: 19. december 2025

2018/1 LSF 46 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S (Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station)

Ministerium: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Journalnummer: Transport-, Bygnings- og Boligmin., j.nr. 2017-5044

Forslag

til

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

(Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station)

§ 1

I lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring, som senest ændret ved § 6 i lov nr. 658 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. Efter kapitel 3 b indsættes:

»Kapitel 3 c

Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station

§ 5 p. Denne lovs § 7, stk. 7, §§ 8-13, 14 a og 14 b finder tilsvarende anvendelse i forhold til de dele af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet.

Stk. 2. Kort over udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station fremgår af bilag 4.

§ 5 q. Transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station at overdrage byggeretten over statens banearreal til Metroselskabet I/S med henblik på gennemførelse af Metroselskabet I/S' udvikling af området.

§ 5 r. Som grundlag for Københavns Kommunes lokalplanlægning udarbejder Metroselskabet I/S en helhedsplan for udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station.

§ 5 s. Arbejder på ledninger i eller over arealer inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Metroselskabet I/S under udviklingen af området, betales af ledningsejeren.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

§ 5 t. Kan der ikke opnås enighed mellem Metroselskabet I/S og ejere af ledningsanlæg omfattet af § 5 s om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transport-, bygnings- og boligministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 1, udføre for Metroselskabet I/S' eller ledningsejerens regning.

§ 5 u. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 5 s og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 5 t afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse. Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger forbundet hermed.

§ 5 v. Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til undersøgelser, anlæg og drift, der ikke er nødvendige for Metroselskabet I/S' udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, og som staten eller Københavns Kommune har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af udviklingsprojektet. Tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte en option.«

2. Efter § 14 c indsættes i *kapitel 6*:

»§ 14 d. Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning af udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, som træffes efter byggeloven, lov om miljøbeskyttelse, lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM), planloven og regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning af udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station i henhold til de love, der er nævnt i stk. 1, kan påklages af Metroselskabet I/S til transport-, bygnings- og boligministeren. Klage indgives skriftligt til kommunalbestyrelsen, som senest 3 uger efter modtagelse af klagen videregiver denne til transport-, bygnings- og boligministeren ledsaget af den påklagede afgørelse, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse, og en udtalelse med kommunalbestyrelsens bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter. Klage har ikke opsættende virkning.«

3. Som *bilag 4* 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 bl.a. ændret ved § 1 i lov nr. 632 af 14. juni 2011, og senest ved § 4 i lov nr. 658 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer

1. I § 8 indsættes efter stk. 3 som nye stykker:

»*Stk. 4.* Selskabet kan udnytte byggeretten over banearealet inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, samt udvikle området og foretage fornødne ejendomsretlige dispositioner, jf. kapitel 3 c i lov om en Cityring.

Stk. 5. Selskabet kan efter de tre ejeres godkendelse oprette datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med begrænset ansvar i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station.

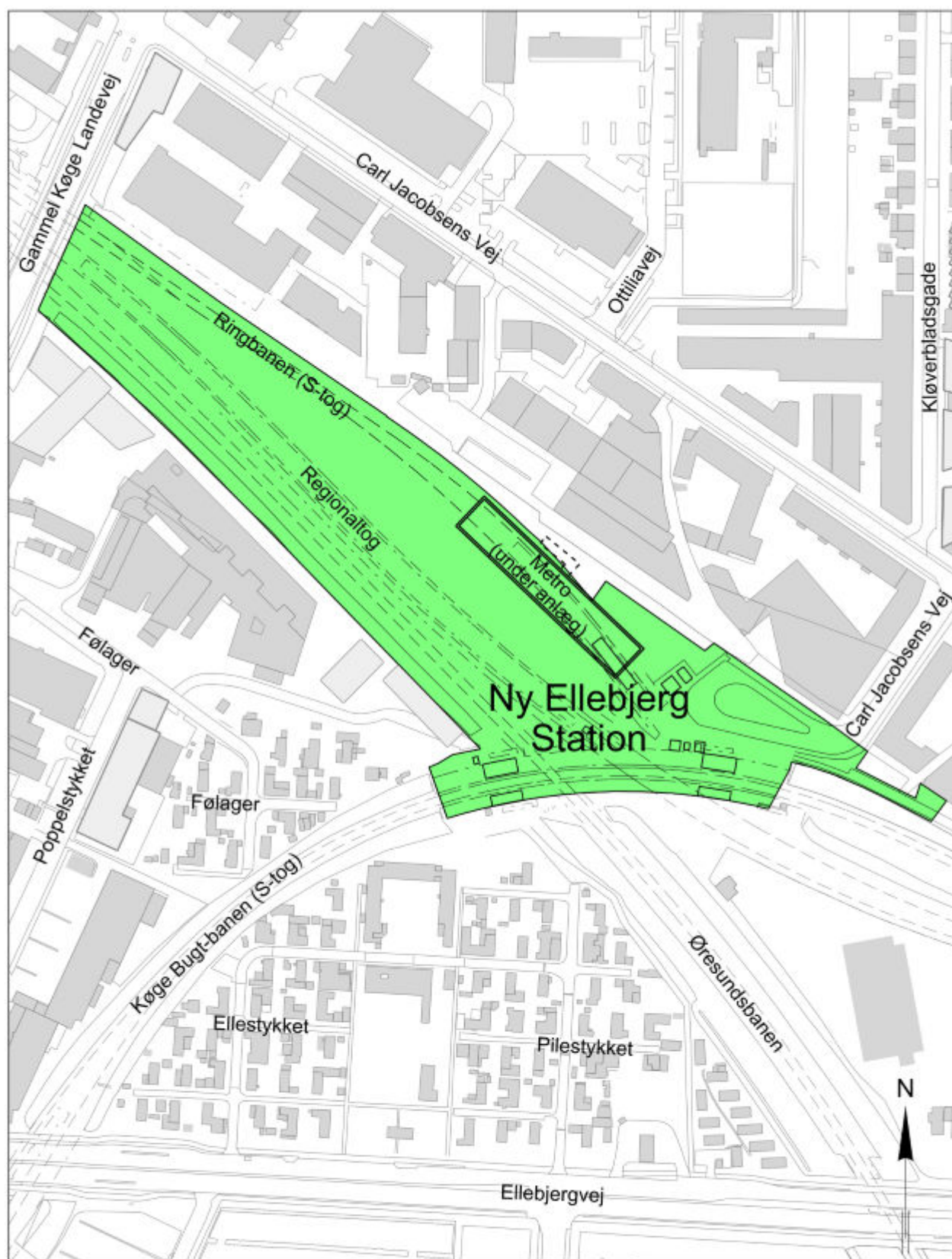
Stk. 6. Selskabet kan indgå samarbejdsaftaler m.v. i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed.«

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 7 og 8.

§ 3

Loven træder i kraft den 1. januar 2019.

Udviklingsområde ved Ny Ellebjerg Station



 Udviklingsområde ved Ny Ellebjerg Station

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning*
- 2. Lovforslagets baggrund*
 - 2.1. Politiske aftaler*
 - 2.2. Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station*
- 3. Lovforslagets hovedpunkter*
 - 3.1. Metroselskabet som udviklingsaktør*
 - 3.1.1. Gældende ret*
 - 3.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.2. Datterselskaber og samarbejdsaftaler*
 - 3.2.1. Gældende ret*
 - 3.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.3. Lokalplanlægning*
 - 3.3.1. Gældende ret*
 - 3.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.4. Overdragelse af byggeretten*
 - 3.4.1. Gældende ret*
 - 3.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.5. Metroselskabets ejendomsretlige dispositioner over udviklingsområdet*
 - 3.5.1. Gældende ret*
 - 3.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.6. Rammer for planlægning og byggemodning af udviklingsområdet*
 - 3.6.1. Gældende ret*
 - 3.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.7. Regulering af klageadgang m.m.*
 - 3.7.1. Gældende ret*
 - 3.7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10. Sammenfattende skema

1. Indledning

Ved politisk aftale af 14. oktober 2016 mellem staten v. transport- og bygningsministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren), Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune blev det besluttet at nedgrave den kommende metrostation ved Ny Ellebjerg Station.

Ifølge aftalen finansieres statens andel af merudgiften til nedgravningen af metrostationen ved, at staten overdrager byggeretten over statens baneareal ved Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet I/S. Metroselskabet I/S skal herefter forestå udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station med salg af byggeretter og/eller færdigt byggeri, hvilket vurderes at generere et netto provenu på 120 mio. kr., som udgør statens andel af merudgiften til nedgravningen.

Udviklingsopgaven ved Ny Ellebjerg Station er tæt knyttet til anlægget af Cityringen, idet der er tale om udvikling af et stationsområde med en metrolinje, jf. kapitel 3 b i lov om en Cityring. Efter gældende ret har Metroselskabet I/S dog ikke mulighed for at udnytte den overdragede byggeret og forestå udvikling af området, hvilket der derfor foreslås skabt adgang til med dette lovforslag. Med lovforslaget bemyndiges transport-, bygnings- og boligministeren endvidere til at kunne overdrage byggeretten over statens baneareal ved Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet I/S. De nærmere vilkår for overdragelsen vil blive fastsat ved aftale i overensstemmelse med rammerne i denne lov.

Udviklingsområdet består i dag primært af stationsfaciliteter og et baneareal i drift. Med den politiske aftale af 14. oktober 2016 forudsættes det, at der over banearealet samt ved den kommende stationsfacilitet skal opføres en mindre bydel. Det er derfor nødvendigt, at der hen over banearealet opføres et bærende dæk med understøtninger på banearealet, således at der kan opføres boliger m.v. på dette dæk. Det er hensigten, at opførelsen af bydelen som udgangspunkt skal ske efter de almindelige regler, som regulerer et byggeprojekt.

Arbejdet med at planlægge og byggemodne udviklingsområdet risikerer imidlertid at påvirke banedriften til og fra Københavns Hovedbanegård, med risiko for store forstyrrelser af den landsdækkende trafik. For at udviklingsprojektet kan realiseres og færdiggøres planmæssigt og med mindst mulig forstyrrelse af banedriften, foreslås det derfor med dette lovforslag, at der skabes adgang til, at en række bestemmelser i lov om en Cityring skal kunne finde anvendelse på udviklingsprojektet, således at der i projektets indledende dele, dvs. ved planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, f.eks. kan foretages forundersøgelser, pålægges byggelinjer, eksproprieres fast ejendom, fastsættes støjregler m.v., samt at klageadgangen efter en række love reguleres.

Det bemærkes, at udviklingsprojektet endnu ikke er beskrevet eller endeligt arealmæssigt afgrænset. Forud for igangsættelse af udviklingsprojektet forventes der dog iværksat en arkitektkonkurrence for udvik-

lingsprojektet, hvorfor det er nødvendigt, at Metroselskabet I/S som projektansvarlig med lovforslaget kan dokumentere, at selskabet har eller med sikkerhed vil få juridisk adgang til at udvikle området.

2. Lovforslagets baggrund

2.1. Politiske aftaler

Staten v. transportministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) og Københavns Kommune indgik i juni 2014 "Principaftale om metro til Ny Ellebjerg via Sydhavnen" (Sydhavnsmetroen). Aftalen forudsætter anlæg af en metrolinje med fire underjordiske stationer samt én station i terræn ved Ny Ellebjerg Station.

Den 14. oktober 2016 indgik staten v. transport- og bygningsministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren), Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune en aftale om finansiering af en underjordisk placering af Ny Ellebjerg Metrostation. Ifølge aftalen er formålet med at nedgrave Ny Ellebjerg Metrostation særligt at forbedre omstigningsmulighederne på stationen mellem metro, S-tog og regional- og fjern tog, samt at bidrage til at skabe et nyt trafikalt knudepunkt for den kollektive trafik i hovedstadsområdet. Dertil kommer, at en underjordisk placering vil forbedre mulighederne for en eventuel senere videreførelse af metrolinjen.

Merudgiften til en underjordisk metrostation er i aftalen anslået til 615 mio. kr. (2013-priser). Frederiksberg Kommune indskyder 150 mio. kr. i Metroselskabet I/S, og Københavns Kommune indskyder ligeledes 150 mio. kr. i Metroselskabet I/S til finansiering af nedgravningen. Københavns Kommune finansierer bl.a. sit bidrag ved salg af arealet "Strømmen", som ligger i forbindelse med Ny Ellebjerg Station.

Den statslige andel af merudgiften finansieres i sin helhed ved, at staten overdrager byggeretten over banearealet ved Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet I/S som et statsligt indskud til finansieringen af nedgravningen. Byggeretten er af Metroselskabet I/S anslået til at kunne udvikles til en værdi af netto 120 mio. kr., på baggrund af et byggeønske på i alt ca. 80.000 etagemeter. Nettoindtjeningen på 120 mio. kr. er beregnet efter salg af byggeretten og efter fradrag af omkostninger til projektudvikling, byggemodning m.m.

Metroselskabet I/S afsætter selv 50 mio. kr. fra selskabets pulje til driftsoptimering til at medfinansiere nedgravning af metrostationen, og selskabet dækker endvidere restbeløbet på 145 mio. kr. via selskabets langtidsbudget. Da de forbedrede omstigningsforhold og udviklingen af stationsnært byggeri både over stationen og ved arealet "Strømmen" vil generere flere passagerer blandt andet i metroen, forventes Metroselskabet I/S at kunne dække restbeløbet uden, at tilbagebetalingstiden for selskabets gæld påvirkes.

Indbringer udviklingsprojektet mere end de forventede netto 120 mio. kr., fordeles merprovenuet ved, at de første 50 mio. kr. tilbagebetales til Metroselskabet I/S, og yderligere midler fordeles ligeligt mellem aftaleparterne, dvs. staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune.

Såfremt værdien af byggeretten mod forventning ikke kan udvikles til netto 120 mio. kr., vil mindreindtægten skulle dækkes inden for Metroselskabet I/S' langtidsbudget.

Statens og de øvrige parter indskud ændrer ikke på de nuværende ejerandele i Metroselskabet I/S, jf. § 1, stk. 1, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

2.2. Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station

Udpegning af Ny Ellebjerg Station som et nyt centralt knudepunkt for jernbanetrafikken i hovedstaden indebærer, at området omkring Ny Ellebjerg Station forventeligt vil blive mere attraktivt. Arealet over

banearealet ved Ny Ellebjerg Station har således potentiale som udviklingsområde. Udvikling hen over banearealet kan endvidere medvirke til at åbne området mod den omgivende by, reducere støj fra banelegemet og skabe forbindelser på tværs af banearealet og dermed fjerne den barriere i form af baneterræn, som i dag opdeler Valby.

Det er Metroselskabet I/S, som efter lokalplansvedtagelse foreslås at forestå udvikling af den nye bydel. Byggeområdet er endnu ikke arealmæssigt afgrænset, men forventes at bestå af dels arealet over og omkring sporområdet, samt området over og omkring en fælles stationsfacilitet for S-tog, regional- og fjern tog og metro.

Opførelsen af den nye bydel skal overordnet set ske ved, at der bygges hen over de eksisterende spor og på terræn i det omfang det vurderes hensigtsmæssigt og muligt. Det er forudsat, at der ved etablering af et bærende dæk henover banearealet kan tilvejebringes et eller flere byggefelt, hvorpå der kan opføres ca. 80.000 etagemeter, som kan anvendes til f.eks. boliger, erhverv, detailhandel m.v. Der er dog ikke på nuværende tidspunkt truffet beslutning om sammensætningen af etagemeter i udviklingsprojektet.

Udformningen af det bærende dæk skal ske i tæt samspil med den overordnede planlægning af bydelen, således at konstruktionens udformning understøtter de byudviklingsmæssige formål. Den samlede bebyggelse skal tænkes ind i Ny Ellebjerg-området som helhed, herunder i forhold til adgangsveje til og fra både stationen og den nye bebyggelse.

Det er en klar forudsætning, at udviklingsprojektet ikke medfører permanente negative konsekvenser for jernbanedriften eller banearealets brugsværdi. Der skal således så vidt muligt tages hensyn til jernbanedriften under anlægsarbejdet samt for infrastrukturforvalternes muligheder for vedligeholdelse af baneanlæggene. Metroselskabet I/S skal derfor i samarbejde med Banedanmark og Sund og Bælt Holding A/S, som i regi af A/S Øresundsforbindelsen ejer to jernbanespor i området, og i fornødent omfang DSB, tilrettelægge og koordinere udformningen af og tilrettelæggelsen af arbejdet med overdækning af banearealet. Samarbejdet og fremdriften i arbejdet skal løbende drøftes, evt. under inddragelse af transport-, bygnings- og boligministeren, således at arbejdet kan afvikles planmæssigt, uden fordyrelse og med mindst mulig gene af banedriften.

Alle direkte udgifter, som påføres statslige infrastrukturforvaltere eller statslige selskaber, og som er nødvendige for udviklingsprojektets realisering, skal afholdes som led i udviklingsprojektet, og inden der kan konstateres et økonomisk resultat af udviklingsaktiviteterne. Det kan f.eks. dreje sig om udgifter til konstruktioner, banevagter m.v., men ikke f.eks. tabte driftsindtægter eller andre afledte omkostninger.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Metroselskabet som udviklingsaktør

3.1.1. Gældende ret

Hjemmelsgrundlaget for Metroselskabet I/S' virke fremgår af lov nr. 551 om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S af 6. juni 2007 med senere ændringer (herefter lov om Metroselskabet og By & Havn).

Af § 8, stk. 1, i lov om Metroselskabet og By & Havn fremgår, at selskabets formål er at varetage projektering og anlæg af en Cityring som en metro, færdiggørelse af anlæg af Østamagerbanen samt drift og vedligehold af den samlede metro. Ifølge § 8, stk. 2, kan selskabet tillige drive anden virksomhed med naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne.

For så vidt angår kompetencen til at foretage arealudvikling fremgår det af § 15, stk. 1, i lov om

Metroselskabet og By & Havn, at By & Havn I/S' formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå havnedrift i Københavns Havn. Det er således i hovedsagen By & Havn I/S, som efter gældende ret varetager arealudviklingsopgaver.

3.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med den oprindelige lov om Metroselskabet og By & Havn lavede man en opdeling, således at drift- og anlægsopgaven i forhold til metro i København og på Frederiksberg lå hos Metroselskabet I/S og arealudviklingsopgaven lå hos Udviklingsselskabet By & Havn I/S, således at der blev etableret et selskab for hvert af de enkelte hovedforretningsområder.

Selvom Metroselskabet I/S' nye udviklingsopgave ved Ny Ellebjerg Station er tæt knyttet til anlægget af Cityringen, idet der er tale om udvikling af et stationsområde med en metrolinje, og udviklingsopgaven i øvrigt medfører arbejde på og over sporarealer, så indeholder projektet tillige elementer, der har karakter af klassisk byudvikling.

Udviklingsopgaven ved Ny Ellebjerg Station udgør en særlig konstruktion, idet Metroselskabet I/S får overdraget byggeretten over banearealet ved Ny Ellebjerg Station uden en samtidig overdragelse af det underliggende areal. Derved adskiller projektet sig fra de typiske byudviklingsprojekter, som By & Havn I/S varetager efter gældende ret, idet By & Havn I/S' udviklingsprojekter gennemføres på arealer, der overdrages fuldt ud til selskabet.

Det er derfor nødvendigt at skabe et klart retligt grundlag for Metroselskabet I/S' gennemførelse af det kommende udviklingsprojekt ved Ny Ellebjerg Station. Med lovforslaget foreslås det derfor, at Metroselskabet I/S får mulighed for at udnytte byggeretten over området ved Ny Ellebjerg Station, samt foretage udvikling af området og fornødne ejendomsretlige dispositioner.

3.2. Datterselskaber og samarbejdsaftaler

3.2.1. Gældende ret

Metroselskabet I/S har efter gældende ret ikke hjemmel til at oprette datterselskaber eller indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station.

3.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som led i udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station bør Metroselskabet I/S kunne indgå et samarbejde med en byudviklingsaktør, såsom Udviklingsselskabet By & Havn I/S, private udviklingsselskaber eller andre, med henblik på at etablere et fælles udviklingsselskab til opgaven. Metroselskabet I/S vil i den forbindelse kunne indskyde retten til at udvikle området ved Ny Ellebjerg Station som værdi.

Med lovforslaget sikres Metroselskabet I/S derfor mulighed for med de tre ejeres godkendelse at kunne oprette datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med begrænset ansvar i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station.

Det bemærkes, at der ikke er truffet beslutning om oprettelse af et datterselskab til opgaven vedrørende udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, men Transport-, Bygnings- og Boligministeriet finder det væsentligt, at Metroselskabet I/S med lovforslaget sikres mulighed herfor, såfremt en sådan fremgangsmåde findes mest hensigtsmæssig.

Det foreslås endvidere, at Metroselskabet I/S får mulighed for at indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station. Selskabet vil således få mulighed for at indgå samarbejde med eksempelvis Udviklingsselskabet By & Havn I/S, investorer og fonde om f.eks.

medfinansiering af byggeri. Samarbejdet vil i alle tilfælde skulle ske i relation til udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station og således have forretningsmæssig sammenhæng hermed.

3.3. Lokalplanlægning

3.3.1. Gældende ret

Som følge af planloven er kommunalbestyrelsen før et større bygge- eller anlægsarbejde, eller før en væsentlig ændring i anvendelsen af bebyggelse eller arealer sættes i værk, forpligtiget til at foretage en planlægningsmæssig vurdering af konsekvenserne.

Vedtagelse af plangrundlaget for et projekt forudsætter endvidere, at der efter afsnit I i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) forinden er gennemført en miljøvurderingsproces og eventuelt udarbejdet en miljøvurderingsrapport om de miljømæssige konsekvenser af plangrundlaget.

Fælles for de ovennævnte processer er, at de har til hensigt, at berørte myndigheder og offentligheden får overblik over konsekvenserne ved at gennemføre projektet, inden der træffes afgørelser om både plangrundlag og de nødvendige tilladelser for at realisere projektet.

3.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station vil, udover at kunne medvirke til finansiering af nedgravning af metrostationen, kunne opfylde et væsentligt samfundsmæssigt ønske om en bæredygtig byudvikling på grund af den gode adgang til kollektiv transport.

Det er en forudsætning for udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, at Københavns Kommune vedtager en ny lokalplan for udviklingsområdet. Til brug for Københavns Kommunes lokalplanlægning foreslås det, at Metroselskabet I/S skal udarbejde en helhedsplan for udvikling af området, som stilles til rådighed for Københavns Kommune.

Helhedsplanen kan baseres på en arkitektkonkurrence initieret af Metroselskabet I/S, og den kan omhandle tilstødende udviklingsområder. Helhedsplanen har ikke retsvirkning for området ved Ny Ellebjerg Station i forhold til den efterfølgende udarbejdelse af lokalplan.

Metroselskabet I/S skal, når det vurderes hensigtsmæssigt, inddrage relevante parter i arbejdet med helhedsplanen.

3.4. Overdragelse af byggeret

3.4.1. Gældende ret

Metroselskabet I/S har efter gældende ret ikke juridisk adkomst til byggeretten over banearealet ved Ny Ellebjerg Station.

3.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det følger af aftalen af 14. oktober 2016 mellem staten v. transport- og bygningsministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren), Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg Station, at staten overdrager byggeretten for statens baneareal ved Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet I/S med henblik på selskabets udvikling af området over banearealet.

Der er udover staten og statslige selskaber forskellige ejere til arealet, som kan være omfattet af bygge-

området, jf. bilag 1 til lovforslaget, herunder Københavns Kommune, samt potentielt set et mindre antal private ejere, alt afhængig af den præcise arealmæssige afgrænsning af udviklingsprojektet.

Inden udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station påbegyndes, er det forventningen, at der i overensstemmelse med vanlig tilgang ved sådanne udviklingsprojekter udskrives en arkitektkonkurrence. På baggrund af arkitektkonkurrencens vinderprojekt vil udviklingsprojektets udformning kunne beskrives. Det foreslås derfor, at transport-, bygnings- og boligministeren herefter, og efter fornøden vedtagelse af lokalplan, overdrager en byggeret over det pågældende statslige areal til Metroselskabet I/S. Byggeretten forventes at kunne generere en nettoværdistigning af byggeretsområdet svarende til 120 mio. kr. Arealet vil på dette tidspunkt være fastlagt som en del af projektudformningen, og der ændres ikke på ejerskabet til det underliggende banearéal.

Det er i den politiske aftale af 14. oktober 2016 lagt til grund, at det er det samlede banearéal ved Ny Ellebjerg Station, der kan anvendes til udviklingsprojektet. Ministeren overdrager byggeretten over statens banearéal for så vidt det ejes af myndigheder, der er ministeren direkte underordnede, altså Banedanmarks arealer, som forventeligt vil dække det altovervejende arealbehov til udviklingsprojektet.

For så vidt angår den del af banearæalet, som ejes via statslige selskaber, eksempelvis A/S Øresundsforbindelsens del af banearæalet, forudsættes det, at der indgås aftale om fornøden vederlagsfri overdragelse af byggeretten over arealet.

A/S Øresundsforbindelsen ejer, driver og vedligeholder Øresundsbanen, som har skinneanlæg ved Ny Ellebjerg Station, og som er tilslutningsanlæg til Øresundsbroen på den danske side. Selskabet er datterselskab i Sund og Bælt Holding A/S, hvorfor transport-, bygnings- og boligministeren vil udmønte den praktiske overdragelse af byggeretten over A/S Øresundsforbindelsens banearéal i samarbejde med Sund og Bælt Holding A/S, ligesom selskabet inddrages i den videre proces omkring udvikling af området, særligt henset til at sikre muligheden for kapacitetsudvidelse af jernbanen.

Det er hensigten, at de nærmere vilkår for overdragelsen af byggeretten til Metroselskabet I/S vil blive fastsat ved aftale i overensstemmelse med rammerne i denne lov.

Det forudsættes, at udviklingsprojektet i udgangspunktet gennemføres uden, at der bliver behov for tvangsmæssig overtagelse af ejendom. Det forventes således, at den arealmæssige afgrænsning af området kan holdes inden for arealer, som ejes af staten v/Banedanmark og via statslige selskaber, jf. ovenfor. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at udviklingsprojektet indebærer, at der skal overtages mindre ejendomme eller dele af ejendomme fra andre aktører end statslige aktører for at tilgodese hensynet til baner i drift samt udviklingsprojektets overordnede indpasning i området. Såfremt dette bliver nødvendigt, vil den ekspropriationsadgang og -proces, der følger af § 13 i lov om en Cityring blive benyttet.

Med lovforslaget får ministeren således bemyndigelse til at overdrage byggeretten over statens banearéal ved Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet I/S med henblik på gennemførelse af selskabets udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station. Overdragelsen sker vederlagsfrit i overensstemmelse med formålet. Det bliver endvidere muligt i begrænset omfang at ekspropriere ejendom, jf. nærmere i afsnit 3.7.

3.5. Metroselskabets ejendomsretslige dispositioner

3.5.1. Gældende ret

Efter gældende ret har Metroselskabet I/S ikke klar hjemmel til at råde over den byggeret, som foreslås overdraget, herunder opføre byggeri og foretage salg af byggemuligheder og/eller bygninger.

3.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Hensigten med den politiske aftale af 14. oktober 2016 er, at Metroselskabet I/S skal forestå udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station med henblik på størst mulig værdiskabelse. Med værdiskabelse menes, at udviklingsprojektet skal kunne generere et bidrag til dækning af merudgifterne ved nedgravning af metrostationen ved Ny Ellebjerg Station, og at projektet bidrager til en positiv udvikling af området.

Der skal således udvikles en bydel på og omkring bane- og stationsarealet ved Ny Ellebjerg Station. Arealet består af dels området over og omkring sporområdet, dels området over og omkring en fælles stationsfacilitet for S-tog, regional- og fjern tog og metro.

For at hensigten med aftalen af 14. oktober 2016 kan opfyldes, skal Metroselskabet I/S have adgang til at udøve fornødne ejendomsretlige dispositioner, således at Metroselskabet I/S kan sælge byggerettigheder og/eller byggeri opført med Metroselskabet I/S som bygherre.

Frasalg af byggerettigheder og byggeri skal ske ud fra forretningsmæssige overvejelser bl.a. under hensyntagen til udviklingen på ejendomsmarkedet. Frasalg skal således ikke nødvendigvis ske hurtigst muligt, men i den takt, det vurderes forretningsmæssigt mest attraktivt, således at hensigten med aftalen af 14. oktober 2016 kan opfyldes.

Metroselskabet I/S kan i forbindelse med udviklingsprojektet udøve egentlig udviklingsvirksomhed, dvs. deltage med risikovillig kapital i forbindelse med byggeri og efterfølgende drift af byggeriet. Investeringer i sådanne projekter vil skulle forelægges for de tre ejere til enstemmig godkendelse, således at det undgås, at én ejer via selskabet har mulighed for at varetage egne interesser.

Det er i forbindelse med selskabets ejendomsretlige dispositioner over byggeriet forudsat, at selskabet fører separat regnskab over udviklingsprojektet adskilt fra selskabets øvrige aktiviteter med henblik på at kunne opgøre et endeligt økonomisk resultat af udviklingsaktiviteterne. Der skal således med sikkerhed kunne fastslås et præcist over- eller underskud, således at den politiske aftale om overskudsdeling henholdsvis underskudsdækning kan overholdes.

Med lovforslaget får Metroselskabet I/S således ejendomsretlig dispositionsret over udviklingsprojektet. Det betyder blandt andet, at selskabet har ret til at udvikle og videresælge projektet, som selskabet vurderer det mest fordelagtigt, for at aftalen af 14. oktober 2016 kan opfyldes.

Forudsætningen for Metroselskabet I/S' ejendomsretlige dispositioner er, at de lovgivningsmæssige rammer, som følger af dette lovforslag, bliver fulgt, herunder særligt, at formålet med selskabets udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station er at indbringe 120 mio. kr. netto, som udgør statens bidrag til finansiering af nedgravning af Ny Ellebjerg Metrostation.

3.6. Rammer for planlægning og byggemodning af udviklingsområdet

3.6.1. Gældende ret

Metroselskabet I/S' udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station er tæt knyttet til anlægget af Cityringen, idet der er tale om udvikling af et stationsområde med en metrolinje, jf. kapitel 3 b i lov om en Cityring.

Efter gældende ret finder lov om en Cityring ikke anvendelse på udviklingsprojektet. Det er således ikke muligt at anvende lov om en Cityring i forhold til udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station til f.eks. at foretage forundersøgelser, pålægge byggelinjer, ekspropriere ejendom, fastsætte støjregler m.v.

Det er kommunalbestyrelsen, som efter planloven fastsætter rammerne for udviklingen af et område, ligesom det er kommunalbestyrelsen, som er miljømyndighed efter miljøbeskyttelsesloven og dermed har kompetencen til at regulere forurening og gener, herunder støj.

3.6.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som udgangspunkt udgør udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station et almindeligt udviklingsprojekt, som er undergivet kommunalbestyrelsens kompetence i henhold til de almindelige regler, som finder anvendelse på denne type projekter.

Forud for opførelse af bygninger m.v. skal der dog etableres et bærende dæk henover banearialet med understøtninger på banearialet samt tilstødende konstruktioner. Det er også nødvendigt at forberede kloak-, vand-, el- og andre installationer m.v. samt foretage flytning af ledninger.

Arbejdet med etablering af et bærende dæk m.v. udgør byggemodning i bred forstand, og dette arbejde adskiller sig fra det senere arbejde med at opføre bygninger oven på dækket, da arbejdet i vid udstrækning foregår på eller hen over et banearial i drift. På grund af arbejdets specielle karakter, og for så vidt muligt at undgå forsinkelser og fordyrelser af projektet samt forstyrrelser af togdriften til og fra Københavns Hovedbanegård, er det nødvendigt, at der skabes adgang til at anvende en række bestemmelser i lov om en Cityring i forbindelse med de indledende dele af udviklingsprojektet, dvs. ved planlægning og byggemodning af udviklingsområdet.

Det foreslås derefter, at § 7, stk. 7 i lov om en Cityring finder anvendelse på udviklingsprojektet, således at anlægsarbejdet kan lettes ved, at der kan rådes midlertidigt over privat og offentlig vej. Dette skyldes, at etablering af et bærende dæk hen over et stort banearial i drift er en atypisk og kompliceret konstruktion at etablere i forbindelse med byudvikling, og Ny Ellebjerg Station udgør allerede i dag en væsentlig trafikkorridor for den kollektive trafik i København.

For at sikre, at det nødvendige areal for udviklingsprojektets realisering er til rådighed, foreslås det, at §§ 8-11 i lov om en Cityring finder anvendelse på udviklingsprojektet, således at transport-, bygnings- og boligministeren kan pålægge byggeplaner, udstede forbud og evt. overtage ejendom.

Det foreslås også, at transport-, bygnings- og boligministeren under visse omstændigheder forlods kan erhverve ejendom på begæring af ejendommens ejer, dog kun såfremt der er tale om ejendomme, som berøres særligt indgribende af udviklingsprojektet. Det foreslås derfor, at § 12 i lov om en Cityring finder anvendelse på udviklingsprojektet.

Selve udviklingsprojektet er endnu ikke beskrevet eller endeligt arealmæssigt afgrænset, men det forventes, at §§ 8-12 i lov om en Cityring kun vil blive anvendt i begrænset omfang under udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station.

For at udviklingsprojektet kan planlægges hensigtsmæssigt, foreslås det, at § 12 a i lov om en Cityring finder anvendelse på udviklingsprojektet, således at Metroselskabet I/S får mulighed for at anvende transport-, bygnings- og boligministerens beføjelse efter § 38 i jernbaneloven til at foretage arkæologiske forundersøgelser, jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer. Metroselskabet I/S kan således, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse, få adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage fornævnte undersøgelser.

Det forudsættes, at udviklingsprojektet i udgangspunktet gennemføres uden, at der bliver behov for tvangsmæssig overtagelse af fast ejendom. Det forventes således, at den arealmæssige afgrænsning af udviklingsområdet kan holdes inden for det areal, som ejes af staten v/Banedanmark og via statslige selskaber. Det kan imidlertid ikke udelukkes, at udviklingsprojektet indebærer, at der skal overtages mindre ejendomme eller dele af ejendomme fra andre aktører end statslige aktører for at tilgodese hensynet til

baner i drift samt udviklingsprojektets overordnede indpasning i området. Såfremt dette bliver nødvendigt foreslås det, at den ekspropriationsadgang og proces der følger af § 13 i lov om en Cityring benyttes.

Det er hensigten, at arbejdet med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station så vidt muligt gennemføres i dagstimerne. Byggeriet gennemføres derfor som altovervejende hovedregel under overholdelse af sædvanlige (vejledende) grænseværdier for støj m.v. eller eventuelle regler i en kommunal forskrift, hvis en sådan forskrift finder anvendelse på udviklingsprojektet. For så vidt angår de indledende dele af udviklingsprojektet, dvs. selve arbejdet med byggemodning af udviklingsområdet, bliver det dog muligvis nødvendigt at udføre dette arbejde om natten.

I det omfang det bliver nødvendigt, at der indføres særlige støjregler under arbejdet med byggemodning af udviklingsområdet, foreslås transport-, bygnings- og boligministeren at få bemyndigelse hertil ved at anvende § 14 a-14 b i lov om en Cityring. Såfremt denne bemyndigelse udnyttes, vil naboerne til byggeriet blive kompenseret af Metroselskabet I/S for de gener, der er forbundet hermed, efter samme ordning som kendes fra Cityringen.

3.7. Regulering af klageadgang

3.7.1. Gældende ret

Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station vil som følge af gældende ret forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter en række love, bl.a. planloven, byggeloven, miljøbeskyttelsesloven og lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), ligesom der efter miljøbeskyttelsesloven kan meddeles påbud om nedbringelse af forurening.

Nedenfor gennemgås de væsentligste bestemmelser i ovenfor nævnte love, som foreskriver krav om godkendelser, tilladelser eller dispensationer, som er nødvendige for at realisere udviklingsprojektet. Gennemgangen er ikke en udtømmende beskrivelse af, hvilke bestemmelser i de nævnte love, som finder anvendelse på udviklingsprojektet, eller hvilke godkendelser, tilladelser eller dispensationer, der er nødvendige for projektets gennemførelse.

For så vidt angår planloven skal Københavns Kommune vedtage de nødvendige planretlige rammer for projektet via ændring i kommuneplan og vedtagelse af lokalplan efter kapitel 4, 5 og 6 i planloven. Offentligheden og berørte myndigheder har i den forbindelse mulighed for at bemærke på kommunens forslag til kommuneplanrevision og lokalplanforslag, jf. planlovens §§ 24 - 26. Dermed sikres, at den interesserede offentlighed og berørte myndigheder får lejlighed til at kommentere og eventuelt at modsætte sig planens indhold.

Under inddragelse af de indkomne høringssvar og forslag fra offentligheden vedtager Københavns Kommune de nødvendige planretlige rammer. Den endelige vedtagelse af plangrundlaget kan påklages til Planklagenævnet, jf. § 58 i planloven.

Vedtagelse af plangrundlaget for projektet forudsætter endvidere, at der efter afsnit I i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) forinden er gennemført en miljøvurderingsproces og eventuelt udarbejdet en miljøvurderingsrapport om de miljømæssige konsekvenser af plangrundlaget. Denne proces kan påklages til det kompetente nævn efter lovens § 48 for så vidt angår retlige spørgsmål.

Der skal endvidere gennemføres en miljøvurderingsproces af det konkrete projekt efter afsnit II i lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM), inden der kan meddeles andre nødvendige myndighedstilladelser for projektet, herunder byggetilladelser. Denne miljøvurderingsproces

afsluttes efter lovens § 25 med udstedelse af en tilladelse til projektets gennemførelse. Tilladelsen vil kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter lovens § 49.

Screeningsafgørelser efter miljøvurderingslovens § 21, som er en vurdering af projektets mulige væsentlige indvirkning på miljøet, kan påklages for så vidt angår retlige spørgsmål, jf. miljøvurderingslovens § 49.

Fælles for de ovennævnte processer efter lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) er, at de har til hensigt, at berørte myndigheder og offentligheden får overblik over de miljømæssige konsekvenser ved at gennemføre projektet, inden der træffes afgørelser om både plangrundlag og de nødvendige tilladelser for at realisere projektet.

Efter byggeloven, som indeholder de overordnede rammer, der gælder for byggeri, skal der meddeles byggetilladelse efter § 16 af Københavns Kommune som bygningsmyndighed. Ved udstedelse af byggetilladelsen vil kommunen fastsætte en række vilkår for byggeriet af hensyn til at sikre tilstrækkelig sikkerhed ved byggeriet, herunder brandsikringskrav, afstandskrav m.v.

Miljøbeskyttelsesloven og regler fastsat med hjemmel heri indeholder en række bestemmelser af betydning for udviklingsprojektet, herunder i forhold til regulering af påvirkningen af luft, vand, jord, affaldshåndtering, støj m.v.

I forbindelse med realisering af udviklingsprojektet, vil Københavns Kommune som miljømyndighed på miljøbeskyttelseslovens område kunne og/eller skulle træffe en række afgørelser efter miljøbeskyttelsesloven.

Afhængig af hvordan udviklingsprojektet konkret tilrettelægges og projekteres, vil der f.eks. kunne blive tale om tilladelser efter § 19 (som stiller krav om tilladelse til at nedgrave, udlede, oplægge eller aflede stoffer, der kan forurene grundvand, jord eller undergrund), tilladelser efter lovens § 28 til eksempelvis udledning af oppumpet kemikalieholdigt grundvand i forbindelse med udgravning, og påbud efter lovens § 42 om støjregulerende tiltag, i det omfang der ikke udstedes en bekendtgørelse med støjgrænser for projektet. Sådanne tilladelser og påbud vil kunne påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet efter bestemmelserne i miljøbeskyttelseslovens kapitel 11.

Enhver med retlig interesse har mulighed for at rejse en sag ved domstolene, og domstolene har en vis adgang til at tillægge opsættende virkning af et sagsanlæg.

3.7.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station finder sted under usædvanlige forhold med snævre arealforhold, hvor der skal arbejdes på og hen over et aktivt baneareal, hvor togtrafikken i udgangspunktet skal kunne afvikles under byggeriet. Det er derfor nødvendigt, at arbejdet skal kunne planlægges og gennemføres uden forsinkelser og med mindst mulig forstyrrelse af banedriften.

En række myndigheder kan træffe afgørelse efter planloven, byggeloven, miljøbeskyttelsesloven og lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM). Disse afgørelser kan som udgangspunkt påklages, og i nogle tilfælde vil klagerne kunne have eller kunne tillægges opsættende virkning. Klager over afgørelser truffet i medfør af de nævnte love indebærer derfor betydelige risici og usikkerheder for udviklingsprojektet i form af forsinkelse og fordyrelse, og klagesager kan få vidtrækkende konsekvenser for afviklingen af den kollektive trafik i store dele af Københavnsområdet.

For at arbejdet med at planlægge og byggemodne udviklingsområdet kan forløbe uden forsinkelse og fordyrelse og med mindst mulig forstyrrelse af banedriften, foreslås det, at reglerne om klageadgang,

klagemyndighed og opsættende virkning i byggeloven, lov om miljøbeskyttelse, lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM) samt planloven reguleres, og at klageadgangen afskæres.

Samtidig foreslås det, at Metroselskabet I/S kan indbringe kommunalbestyrelsens afgørelser for transport-, bygnings- og boligministeren, såfremt selskabet er uenig i de truffede afgørelser. Transport-, bygnings- og boligministeren vil have en konkret viden om rammerne for udviklingsprojektet som, hvor det er muligt, vil kunne inddrages ved stillingtagen til konkrete klagesager.

Det er kun i forhold til de ovenfor nævnte love, at klageadgangen reguleres, og udelukkende i forhold til den del af udviklingsprojektet, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet. Den øvrige gennemførelse af udviklingsprojektet, altså selve opførelsen af boliger, erhvervsjendomme m.m. oven på det bærende dæk, forudsættes gennemført efter de almindelige regler, som regulerer et sådant byggeprojekt. De sædvanlige klagemuligheder beskrevet ovenfor vil således gælde for denne øvrige del af udviklingsprojektet.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Med lovens ikrafttræden, og med den forventede senere vedtagelse af Københavns Kommunes lokalplanlægning for udviklingsområdet og eventuelle øvrige myndighedsgodkendelser, skabes der mulighed for at bygge over og ved banearealet ved Ny Ellebjerg Station.

Værdien af byggeretten – når byggeriet er kendt og lokalplan er vedtaget, og omkostningerne til overdækning og anden infrastruktur kan bedømmes – forventes senest når samtlige myndighedsgodkendelser foreligger, og værdien dermed reelt opstår, at blive optaget i Metroselskabet I/S' regnskab i forbindelse med den vederlagsfrie overdragelse af byggeretten, hvormed Metroselskabet I/S' aktiver øges med værdien af byggeretten. Da der således endnu ikke eksisterer en byggeretsværdi, forventes lovforslaget ikke at medføre økonomiske, administrative eller regnskabsmæssige konsekvenser for staten.

Såfremt Metroselskabet I/S ved senere salg af byggeretten realiserer et provenu, der overstiger den ved politisk aftale af 14. oktober 2016 forudsatte værdi af netto 120 mio. kr., tilbagebetales de første 50 mio. kr. til Metroselskabet I/S. Yderligere midler fordeles ligeligt mellem aftaleparterne. Såfremt den ved principaftalen forudsatte værdi af byggeretten ikke kan realiseres, vil mindreindtægten skulle dækkes inden for Metroselskabets langtidsbudget.

Lovforslaget forventes alene at indebære minimale implementeringskonsekvenser for Københavns Kommune i form af administration efter gældende regler med lokalplansvedtagelse, administration af støjreregler og lignende. Der pålægges ikke med lovforslaget kommunerne nye administrative byrder, og der forventes ingen konsekvenser for regionerne.

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

Lovforslaget vurderes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet området omkring Ny Ellebjerg Station bliver løftet som følge af udviklingsprojektet.

Den underjordiske metrostation vil forbedre omstigningsforholdene for passagerer, der skal skifte til S-tog og regional- og fjerntog, og det er forventningen, at Ny Ellebjerg Station vil komme til at udgøre et trafikalt knudepunkt i København med passagervækst til følge.

Udvikling af området over banearealet ved Ny Ellebjerg Station vil således styrke vækstpotentialet for området til fordel for indbyggere og erhvervsliv.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Det fremgår af den foreslåede § 14 d i lov om en Cityring, at klageadgangen efter planloven, byggeloven, miljøbeskyttelsesloven og lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) afskæres, hvilket har konsekvenser for borgernes retssikkerhed. Det er udelukkende i forhold til den indledende del af udviklingsprojektet, dvs. ved planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, at klageadgangen afskæres.

Det fremgår ligeledes af den foreslåede § 5 p, stk. 1, i lov om en Cityring, at § 12 a i loven finder tilsvarende anvendelse på udviklingsprojektet, således at Metroselskabet I/S får mulighed for at anvende transport-, bygnings- og boligministerens beføjelse efter § 38 i jernbaneloven. Metroselskabet I/S kan således, hvis det skønnes nødvendigt, til enhver tid mod behørig legitimation og uden retskendelse få adgang til en privat ejendom med henblik på at foretage arkæologiske forundersøgelser, jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer, hvilket har konsekvenser for borgernes retssikkerhed. Det er udelukkende i forhold til den indledende del af udviklingsprojektet, dvs. ved planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, at § 12 a i lov om en Cityring finder anvendelse.

Det fremgår af den foreslåede § 5 p, stk. 1, i lov om en Cityring, at § 13 i loven finder tilsvarende anvendelse på udviklingsprojektet, således at det bliver muligt ved ekspropriation at erhverve fast ejendom, hvilket har konsekvenser for borgernes retssikkerhed. Det er udelukkende i forhold til den indledende del af udviklingsprojektet, dvs. ved planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, at § 13 i lov om en Cityring finder anvendelse.

7. Miljømæssige konsekvenser

Det fremgår af den foreslåede § 5 p, stk. 1, i lov om en Cityring, at §§ 14 a og 14 b i loven finder tilsvarende anvendelse på udviklingsprojektet, således at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om forurening og gener.

Det er hensigten, at arbejdet så vidt muligt gennemføres i dagstimerne. Byggeriet gennemføres derfor som altovervejende hovedregel under overholdelse af sædvanlige (vejledende) grænseværdier for støj m.v. eller en evt. kommunal forskrift, hvis denne finder anvendelse på udviklingsprojektet. For så vidt angår selve byggemodningen af udviklingsområdet, herunder etablering af et bærende dæk, bliver det sandsynligvis nødvendigt at udføre dette arbejde om natten. Dette skyldes, at der skal arbejdes på og hen over banearealet, og at togtrafikken her fortsat skal kunne afvikles. Som led i dette arbejde, som foregår på baner i drift, vil der skulle sikres de nødvendige tilladelser hos infrastrukturforvaltere.

I anlægsfasen forventes generelt miljømæssigt negative konsekvenser som følge af støj i gadeniveau og luftforurening. Efter udviklingsprojektets gennemførelse forventes der en reduktion i støj fra banelegemet, da dette overdækkes.

Udover de nævnte regler om forurening og gener har lovforslaget ikke i sig selv miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Aarhus-konventionen, VVM-direktivet og SMV-direktivet

Lovforslaget indebærer ingen ændringer i de gældende regler om, hvornår der skal gennemføres en miljøvurdering af planer og programmer eller af konkrete projekter og procedurer herfor i overensstemmelse med dels Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmets indvirkning på miljøet (SMV-direktivet) dels Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirk-

ning på miljøet (VVM-direktivet) som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014.

Lovforslaget lever op til kravene om klage eller domstolsprøvelse i Konvention om adgang til oplysninger, offentlig deltagelse i beslutningsprocesser samt adgang til klage og domstolsprøvelse på miljøområdet (Aarhus-konventionen). EU er kontraherende part under Aarhus-konventionen, og konventionen er derfor også gennemført i EU-retten, jf. herved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/35/EF af 26. maj 2003 om mulighed for offentlig deltagelse i forbindelse med udarbejdelse af visse planer og programmer på miljøområdet og om ændring af Rådets direktiv 85/337/EØF (det tidligere VVM-direktiv) og 96/61/EF, for så vidt angår offentlig deltagelse og adgang til klage og domstolsprøvelse.

Efter Aarhus-konventionens artikel 9, stk. 2, skal enhver part under konventionen inden for rammerne af dens nationale lovgivning sikre, at medlemmer af den berørte offentlighed, som har tilstrækkelig interesse, har adgang til ved en domstol og/eller et andet ved lov etableret uafhængigt og upartisk organ at få prøvet den materielle og processuelle lovlighed af enhver afgørelse, handling eller undladelse, der er omfattet af bestemmelserne i konventionens artikel 6. Hvad der udgør tilstrækkelig interesse, fastsættes i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler og i overensstemmelse med det mål at give den berørte offentlighed vid adgang til domstolsprøvelse inden for rammerne af konventionen. Ikke-statslige organisationer, der arbejder for at fremme miljøbeskyttelse, og som imødekommer alle krav efter national lovgivning, anses for at have tilstrækkelig interesse, jf. også konventionens artikel 2, stk. 5.

Reglerne om klage og domstolsprøvelse i forhold til miljøvurdering af konkrete projekter (VVM) er gennemført i EU-retten i artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, som ændret ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/52/EU af 16. april 2014.

Det følger af Aarhus-konventionens artikel 9, stk. 3, at medlemmer af offentligheden, der opfylder eventuelle kriterier i national ret, skal have adgang til administrative eller retslige procedurer for at anfægte private personers og offentlige myndigheders handlinger eller undladelser, der er i strid med nationale bestemmelser, der vedrører miljøet. Denne forpligtelse, som ikke er gennemført i særskilte EU-regler, anses i relation til nærværende lovforslag også for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål.

Efter Aarhus-konventionens artikel 9, stk. 4, skal procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 2 og 3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommeligt dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Aarhus-konventionen og VVM-direktivet m.v. Efter dansk praksis kan enhver, der har retlig interesse efter dansk rets almindelige regler, herunder også organisationer omfattet af Aarhus-konventionens artikel 2, stk. 5, således bl.a. indbringe spørgsmålet om en lovs forenelighed med EU-retten for de danske domstole. Tilsvarende gælder for afgørelser truffet efter de i § 14 d nævnte love. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, konstateres det, at § 17 b i lov om en Cityring finder anvendelse under de dele af udviklingsprojektet, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, således at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af dette lovforslag, skal påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

Udbudsdirektivet

Metroselskabet I/S er underlagt EU-reglerne vedrørende udbud, herunder direktiv 2004/18/EF (udbuds-

direktivet) og direktiv 2004/17/EF (forsyningsvirksomhedsdirektivet), implementeret ved henholdsvis bekendtgørelse nr. 712 af 15. juni 2011 og bekendtgørelse nr. 936 af 16. september 2004, der finder anvendelse for varer, tjenesteydelser og bygge- og anlægsopgaver.

EU's udbudsregler gælder statslige og lokale myndigheder samt offentlige virksomheder. Endvidere gælder direktiverne for organer, der er kontrolleret af det offentlige - de såkaldte offentligretlige organer - der er oprettet specielt med henblik på at imødekomme almenhedens behov, dog ikke behov af industriel eller kommerciel karakter.

EU's udbudsregler indebærer en pligt for ordregivere til at følge bestemte procedurer ved indgåelse af visse offentlige kontrakter. Det er kun gensidigt bebyrdende aftaler, hvor en ordregiver over for en økonomisk aktør indvilliger i at betale en aftalt sum penge eller en anden form for økonomisk modydelse for en ydelse, der er omfattet af udbudsdirektiverne.

Det følger af gensidighedsbegrebet, at relationerne mellem parterne typisk vil hvile på et privatretligt grundlag. Direktiverne finder således kun anvendelse på ydelser, der udføres på grundlag af tildeling af ordrer. Ydelser, der udføres på et andet grundlag, f.eks. love eller administrative bestemmelser, er som udgangspunkt ikke omfattet, forudsat det ikke er nødvendigt at udfylde lovgrundlaget med en kontrakt, der beskriver aktørens præcise pligter.

De kontrakter, som Metroselskabet I/S vil kunne indgå som følge af denne lov med eksempelvis rådgivende ingeniører, entreprenører og eksterne konsulenter, vil derimod skulle udbydes efter de gældende nationale regler, der implementerer EU-reglerne herom.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 28. juni 2018 til den 10. august 2018 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, AdvoNordic Advokatfirma, Akademikernes Centralorganisation, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Danmark A/S, Arriva Tog A/S, BAT, BAT-Kartellet, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen Danske Advokater, CBRN-Instituttet, Center for Menneskerettigheder, Centralorganisationen af 2010 (CO2010), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Danish Business Travel Association, Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF), Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Statistik, DANSAM, Dansk Arbejdsgiverforening (DA), Dansk Byggeri, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Energi, Dansk Energinet, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Fjernvarme, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Magisterforening (DM), Dansk Metal, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Dansk Vejforening, Danske Boligadvokater, Danske Dagblades Forening, Danske Regioner, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, DI Transport, DSB, Energi-, Energinet.dk, Fagligt Fælles Forbund – 3F, FOA, Frederiksberg Kommune, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Hector Rail AB, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for Menneskerettigheder, Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, ITD, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Kommunal Teknisk Chefforening, KL, Københavns Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Menighedsråd, Landsorganisationen i Danmark (LO), Metroselskabet I/S, Metroservice A/S, Midttrafik, Movia, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Rambøll, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Sund & Bælt Holding A/S, Sundhedskartellet, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Udviklingselskabet By & Havn I/S og Øresundsbro Konsortiet.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Det forventes, at udviklingsprojektet medfører, at der på et senere tidspunkt kan realiseres et provenu på netto 120 mio. kr., som er statens andel af nedgravningen af metrostationen ved Ny Ellebjerg Station.	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Udelukkende minimale implementeringskonsekvenser for Københavns Kommune.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Områdets vækstpotentiale styrkes som følge af udviklingsprojektet.	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Det fremgår af den foreslåede § 14 d i lov om en Cityring, at klageadgangen efter planloven, byggeloven, miljøbeskyttelsesloven og lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM) afskæres i forhold til de indledende dele af udviklingsprojektet, dvs. ved planlægning og byggemodning af udviklingsområdet. Det fremgår af den foreslåede § 5 p, stk. 1, i lov om en Cityring, at § 12 a i loven om forundersøgelser m.v. finder tilsvarende anvendelse på udviklingsprojektets indle-

		dende dele, dvs. ved planlægning og byggemodning af udviklingsområdet. Det fremgår af den foreslåede § 5 p, stk. 1, i lov om en Cityring, at § 13 i loven om ekspropriation af fast ejendom finder tilsvarende anvendelse på udviklingsprojektets indledende dele, dvs. ved planlægning og byggemodning af udviklingsområdet.
Miljømæssige konsekvenser	Efter udviklingsprojektets gennemførelse forventes en reduktion i støj fra banelegement.	I anlægsfasen forventes forøget støj og luftforurening. Efter den foreslåede § 5 p, stk. 1, kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler efter §§ 14 a og 14 b om forurening og gener fra gennemførelsen af byggemodningen af udviklingsområdet, herunder regler om nattearbejde.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget opfylder kravene i EU-retten og Aarhus-konventionen.	
Går videre end minimumskravene i EU-regulering (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der foreslås indsat et nyt *kapitel 3 c* i lov om en Cityring omhandlende udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, da udviklingen af området er tæt knyttet til anlægget af Cityringen, idet der er tale om udvikling af et stationsområde med en metrolinje, jf. kapitel 3 b i lov om en Cityring.

§ 5 p

Efter gældende ret finder lov om en Cityring ikke anvendelse på udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station.

Det vil derfor som udgangspunkt være kommunalbestyrelsen, som efter planloven fastsætter rammerne for udviklingen af området.

Med indsættelse af § 5 p, stk. 1, i lov om en Cityring foreslås det, at § 7, stk. 7, §§ 8-13, 14 a og 14 b finder tilsvarende anvendelse i forhold til de dele af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet.

Det er udelukkende ved arbejdet med planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, at bestemmelserne i lov om en Cityring foreslås anvendt. Planlægnings- og byggemodnings delen af udviklingsprojektet omfatter alle dele af udviklingsprojektet, indtil selve opførelsen af de konkrete byggeprojekter. Selve arbejdet med opførelse af boliger, erhvervsjendomme, almindelig infrastruktur m.v. oven på dækket vil finde sted efter de almindelige regler, som finder anvendelse på et byggeprojekt.

Der skal som led i udviklingsprojektet etableres et bærende dæk hen over udviklingsområdet, og det kan samtidig blive nødvendigt at forberede kloak-, vand-, el- og andre installationer m.m. samt foretage flytning af ledninger. Dette arbejde udgør byggemodning i bred forstand og adskiller sig fra det øvrige arbejde med at udvikle oven på dækket, da arbejdet i vid udstrækning vil foregå på eller hen over et baneareal i drift, hvorfor det også forventes, at der i vidt omfang vil blive tale om aften- og natarbejde. Derved sikres, at byggeriet gennemføres med så få konsekvenser for afviklingen af togtrafikken som muligt.

Det fremgår af § 7, stk. 7, i lov om en Cityring, at midlertidig råden over offentlig eller privat fællesvej i forbindelse med anlægsarbejdet kan gennemføres ved en midlertidig ekspropriation efter reglerne i § 13. De respektive kommuner dækker et eventuelt tab ved midlertidigt eller permanent bortfald af p-pladser, stadepladser og lign. på offentlig vej eller privat fællesvej.

Det forhold, at § 7, stk. 7, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at der vil kunne foretages midlertidig ekspropriation efter § 13 i lov om en Cityring i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station. Det indebærer endvidere, at Københavns Kommune vil skulle dække et eventuelt tab ved midlertidigt eller permanent bortfald af P-pladser m.v.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 7, stk. 7.

Det foreslås, at bestemmelserne i §§ 8-11 i lov om en Cityring finder tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, og transport-, bygnings- og boligministeren vil dermed få bemyndigelse til at sikre de for udviklingsprojektet nødvendige arealer ved at kunne pålægge byggelinjer, udstede forbud og evt. overtage et areal. Da det forventes, at det statslige baneareal, herunder den del af banearealet som ejes af statslige selskaber, vil dække det altovervejende arealbehov til udviklingsprojektet, forventes det, at §§ 8-11 kun vil blive anvendt i begrænset omfang.

Af § 8, stk. 1, i lov om en Cityring fremgår, at transport- og energiministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre anlægget af Cityringen. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan ved et nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år. Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger i forbindelse med pålæg om byggelinjer og offentliggørelsen heraf efter § 10.

Det forhold, at § 8, stk. 1, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at grundejere kan blive pålagt byggelinjer i op til 10 år, såfremt dette er nødvendigt for at

sikre, at de nødvendige arealer til brug for udviklingsprojektet er til rådighed. Byggelinjepålægget kan forlænges én gang i yderligere 10 år.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 8, stk. 1.

Af § 8, stk. 2, i lov om en Cityring fremgår, at på ejendomme, der ligger inden for byggelinjen, må der ikke uden tilladelse fra transport- og energiministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) opføres ny bebyggelse, herunder ved tilbygning eller ved genopførelse af nedbrændt eller nedrevet bebyggelse, ligesom der ikke må foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse. På sådanne ejendomme må der heller ikke indrettes andre anlæg af blivende art.

Det forhold, at § 8, stk. 2, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at grundejere ikke uden transport-, bygnings- og boligministerens tilladelse må opføre ny bebyggelse og anlæg af blivende art, såsom sportspladser, tankanlæg eller lignende, herunder ved tilbygning eller ved genopførelse, på det areal, der ligger inden for byggelinjerne.

Byggelinjerne er dog ikke til hinder for, at der foretages almindelig istandsættelse og vedligeholdelse, herunder tidssvarende modernisering af eksisterende bygninger og anlæg. Byggelinjerne er heller ikke til hinder for salg af ejendommen eller optagelse af lån mod sikkerhed i ejendommen, f.eks. kreditforeningsslån eller boliglån i bank.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 8, stk. 2.

Af § 9, stk. 1, i lov om en Cityring fremgår, at transport- og energiministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) kan nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af projekteringen, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 8, stk. 2. Et sådant forbud kan kun nedlægges for et tidsrum af 1 år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

Det forhold, at § 9, stk. 1, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at transport-, bygnings- og boligministeren midlertidigt kan hindre byggeri i tilfælde, hvor der endnu ikke er pålagt byggelinjer, og hvor der påtænkes gennemført foranstaltninger, som nævnt i § 8, stk. 2. Forbudsperioden har kun gyldighed et år og kan ikke forlænges.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 9, stk. 1.

Af § 9, stk. 2, i lov om en Cityring fremgår, at kommunen skal indberette til transport- og energiministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren), inden der meddeles tilladelse til byggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af projekteringen. Hvis transport- og energiministeren ikke inden for 2 måneder efter at have modtaget sådan indberetning nedlægger forbud i henhold til stk. 1, kan byggetilladelse meddeles.

Det forhold, at § 9, stk. 2, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at Københavns Kommunes som bygningsmyndighed pålægges at underrette transport-, bygnings- og boligministeren om planlagt nybyggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af udviklingsprojektet. Hvis der ikke er nedlagt forbud inden to måneder efter indberetningen, kan Københavns Kommune udstede byggetilladelse.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 9, stk. 2.

Af § 10, stk. 1, i lov om en Cityring fremgår, at transport- og energiministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) i stedlige blade skal offentliggøre byggelinjepålæg efter § 8. Transport- og energiministeren skal sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Det forhold, at § 10, stk. 1, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at der for udviklingsprojektet fastsættes bestemmelser om offentlig kundgørelse af pålæg af byggelinjer, og om at der skal ske meddelelse direkte til ejere og brugere af ejendomme, der direkte berøres af pålægget. Som konsekvens heraf skal transport-, bygnings- og boligministeren oplyse om beliggenheden af byggelinjer på de pågældendes ejendom.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 10, stk. 1.

Af § 10, stk. 2, i lov om en Cityring fremgår, at klage over pålæg af byggelinjer skal ske senest 4 uger efter, at meddelelsen er kommet frem til den pågældende. Når fristen for klage er udløbet, og der er truffet afgørelse i klagesagerne, skal byggelinjepålægget tinglyses med angivelse af hjemmel.

Det forhold, at § 10, stk. 2, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at der gælder en frist for klager over pålæg af byggelinjer på 4 uger. Bestemmelsen giver endvidere hjemmel til tinglysning af byggelinjepålæg, dog først når der er truffet afgørelse i forbindelse med eventuel klage.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 10, stk. 2.

Af § 10, stk. 3, i lov om en Cityring fremgår, at klage over en afgørelse om byggelinjepålæg ikke fritager klageren for at efterkomme pålægget. Klagemyndigheden kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

Det forhold, at § 10, stk. 3, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at klager over pålæg af byggelinje i relation til udviklingsprojektet som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde at beslutte at give klagen opsættende virkning. Transport-, Bygnings og Boligministerens beføjelser forventes delegeret til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen med klageadgang til Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 10, stk. 3.

Af § 10, stk. 4, i lov om en Cityring fremgår, at byggelinjepålæg skal fra offentliggørelsens dato respekteres af ejendommenes ejere og brugere og af panthavere og andre indehavere af rettigheder over ejendommene, uanset hvornår rettighederne er erhvervet.

Det forhold, at § 10, stk. 4, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at byggelinjebestemmelser, der er offentligt kundgjort, skal respekteres af såvel ejendommenes

ejere som af andre rettighedshavere, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet. Gyldighedsvirkningen af byggelinjepålæg er knyttet til offentliggørelsen. Meddelelsen til ejere og brugere af berørte ejendomme er kun af oplysende karakter.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 10, stk. 4.

Af § 10, stk. 5 fremgår, at forinden byggearbejder iværksættes på en ejendom, hvorpå der er pålagt byggelinjer i henhold til § 8, skal bygherren indhente oplysning hos transport- og energiministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

Det forhold, at § 10, stk. 5, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at der pålægges bygherren pligt til forud for iværksættelse af et planlagt byggeri at indhente oplysning om, hvorvidt byggeri på en ejendom, der er pålagt byggelinje efter § 8, vil komme i strid med byggelinjebestemmelsen.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 10, stk. 5.

Af § 11, stk. 1, i lov om en Cityring fremgår, at hvis ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 8, afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer, kan ejeren på ethvert tidspunkt kræve, at transport- og energiministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) overtager arealet på Metroselskabet I/S's vegne mod erstatning. Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger hertil.

Det forhold, at § 11, stk. 1, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer en retsbeskyttelse for grundejere som berøres af udviklingsprojektet som begrænses til situationer, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde.

Som eksempel på et tilfælde, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde, kan nævnes den situation, hvor en tilbygning ikke vil kunne opføres, og hvor det må lægges til grund, at det på ejendommen beliggende hus efter kvarterets karakter ikke har en sådan størrelse og beskaffenhed, at grunden efter sin beliggenhed, størrelse og værdi kan anses for udnyttet i økonomisk rimeligt omfang.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 11, stk. 1.

Af § 11, stk. 2, i lov om en Cityring fremgår, at ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 8, kan på ethvert tidspunkt desuden kræve, at transport- og energiministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) for Metroselskabet I/S overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår og ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå arealet før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

Det forhold, at § 11, stk. 2, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at ejeren af et areal som berøres af udviklingsprojektet, og som i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 8, kan kræve, at transport-, bygnings- og boligministeren overtager arealet mod

erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet, og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 11, stk. 2.

Af § 11, stk. 3, i lov om en Cityring fremgår, at udgør arealet kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller således beskaffen, at den ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som selvstændig ejendom og udnyttes på rimelig måde, eller hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de i stk. 2 nævnte situationer.

Det forhold, at § 11, stk. 3, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at ejeren af en ejendom, hvor arealet, der er omfattet af byggelinjepålægget, kun udgør en mindre del, kan kræve hele ejendommen overtaget mod erstatning. Det forudsættes dog, at den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller får en sådan karakter, at det ikke vurderes som hensigtsmæssigt at bevare den som en selvstændig ejendom. Hele ejendommen kan endvidere kræves overtaget, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de i stk. 2 nævnte situationer.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 11, stk. 3.

Af § 11, stk. 4, i lov om en Cityring fremgår, at afslår transport- og energiministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der ikke enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage transport- og energiministerens afgørelse til de i §§ 105 og 106 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder.

Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 100 i lov om offentlige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder bestemmelserne i §§ 107-112 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

Det forhold, at § 11, stk. 4, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at ejeren kan påklage transport-, bygnings- og boligministerens afgørelse til de i §§ 57-58 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder, hvis transport-, bygnings- og boligministeren afslår ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse.

Der henvises for yderligere til lovbemærkningerne til § 11, stk. 4 i lov nr. 552 af 6. juni 2007.

Af § 11, stk. 5, i lov om en Cityring fremgår, at afgørelser, der kan påklages efter stk. 4, ikke kan indbringes for domstolene, før klageadgangen er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt inden for 6 måneder efter, at afgørelsen er kommet frem til klageren.

Det forhold, at § 11, stk. 5, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at spørgsmål om overtagelsesbegæring som følge af byggelinjepålæg først kan indbringes for domstolene, når klageadgangen til taksationsmyndighederne er udnyttet. Søgsmål skal anlægges senest 6 måneder efter, at afgørelse er kommet frem til klageren.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 11, stk. 5.

Af § 12, stk. 1 fremgår, at transport- og energiministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) kan for Metroselskabet I/S efter anmodning fra ejeren forlods erhverve en ejendom, der berøres særlig indgribende af projekteringen eller anlægget, når ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation og ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger hertil.

Det forhold, at § 12, stk. 1, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at transport-, bygnings- og boligministeren, selv om der ikke er pålagt byggelinjer, for Metroselskabet I/S forlods kan erhverve en ejendom på begæring af ejeren. Der er tale om ejendomme, der berøres særligt indgribende af udviklingsprojektet. I lighed med den vurdering, der finder sted i forbindelse med administrationen af bestemmelsen i § 11, stk. 2, vil der i hvert enkelt tilfælde skulle foretages en vurdering af udviklingsprojektets betydning for den pågældende ejendom. Udgangspunktet er, at udviklingsprojektet skal berøre ejendommen i et sådant omfang, at der er risiko for, at denne vil blive eksproprieret i væsentligt omfang eller påført betydelige ulemper i forbindelse med projektets eventuelle gennemførelse.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 12, stk. 1.

Af § 12 stk. 2, fremgår, at overtagelsessummen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det forhold, at § 12, stk. 2, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at det ikke vil være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle total eksproprieres. 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 udviklingsprojektets gennemførelse. Det foreslås dog, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som udviklingsprojektet indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 12, stk. 2.

Af § 12 a i lov om en Cityring fremgår, at § 38 i jernbaneloven finder anvendelse i forbindelse med projektering af Cityringen, således at transportministeren delegerer sin beføjelse efter § 38 i jernbaneloven til Metroselskabet I/S.

Det forhold, at § 12 a foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at transport-, bygnings- og boligministeren kan delegere sine beføjelser efter jernbanelovens § 38 til Metroselskabet I/S til at foretage undersøgelser på private ejendomme uden forudgående retskendelse.

Metroselskabet I/S får således med bestemmelsen mulighed for at foretage arkæologiske forundersøgelser, jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser af udendørs arealer i forbindelse med udviklingsprojektet uden retskendelse, hvilket er en fravigelse af kravet om forudgående retskendelse efter grundlovens § 72 om boligens ukrænkelighed.

Metroselskabet I/S skal give ejeren af de arealer, der skal undersøges m.v., skriftlig underretning senest 14 dage inden gennemførelsen af undersøgelserne, dog 28 dage forinden, hvis der er tale om arkæologiske forundersøgelser. Metroselskabet I/S skal i givet fald yde ejeren af de arealer, hvor der er foretaget undersøgelser m.v., erstatning for den skade, som ejeren måtte blive påført i anledning af undersøgelserne.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 162, Folketingssamling 2014-15, bemærkninger til § 12a.

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

Det forhold, at § 13 foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at den ekspropriationsadgang og proces, der følger af § 13, vil blive benyttet, såfremt ekspropriation er nødvendig i forbindelse med udviklingsprojektet. Det vil sige, at ekspropriation foretages efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, og erstatning fastsættes efter lovgivningens almindelige regler, jf. § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Alle omkostninger til ekspropriation afholdes af Metroselskabet I/S.

Det bemærkes, at udviklingsprojektet endnu ikke er endeligt arealmæssigt afgrænset, men at der muligvis som konsekvens af udviklingsprojektet skal overtages ejendomme eller dele af ejendomme fra andre aktører end statslige aktører for at tilgodese hensynet til baner i drift samt projektets overordnede indpasning i området.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 159, Folketingssamling 2006-07, bemærkninger til § 13.

Af § 14 a, stk. 1, i lov om en Cityring fremgår, at transportministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) kan fastsætte regler om forurening og gener fra anlægget af Cityringen. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om Metroselskabet I/S' eller Metroselskabet I/S' entreprenørers egenkontrol og om tilsyn og håndhævelse, herunder at afgørelser om tilsyn og håndhævelse af regler fastsat efter denne bestemmelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Selvom udviklingsprojektet som altovervejende hovedregel gennemføres efter de almindelige miljøretnlige regler om støj og andre gener, foreslås det, at § 14 a, stk. 1, i lov om en Cityring skal finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet. Dette skyldes, at det kan blive nødvendigt at udføre dette arbejde om natten, da der skal bygges hen over et baneareal i drift, og det byggeteknisk kan være nødvendigt at foretage visse arbejder, herunder betonstøbninger, i ét stræk. Kun i det omfang, at det af trafikale og byggetekniske hensyn er nødvendigt at sikre byggeriets fremdrift vil transport-, bygnings- og boligministeren anvende bemyndigelsen i §§ 14 a, stk. 1, til at fastsætte regler herom. Efter § 14 a, stk. 1, kan der endvidere fastsættes regler om forhold, som reguleres af § 14 c i lov om en Cityring. Det er dog ikke muligt at anvende § 14 c under udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, da § 14 c ikke finder anvendelse på udviklingsprojektet.

Såfremt transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler efter §§ 14 a, stk. 1, skal der udarbejdes støjkort for det pågældende arbejde, som kan danne grundlag for kompensation, genhusning og overtagelse i relation til naboerne til byggeriet.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 177, Folketingssamling 2013-14, bemærkninger til § 14 a, stk. 1.

Af § 14 a, stk. 2, fremgår, at miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt og afgørelser truffet i medfør heraf ikke finder anvendelse på forurening og gener fra de dele af anlægget af Cityringen, der omfattes af regler udstedt efter stk. 1.

Det forhold, at § 14 a, stk. 2, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at såfremt transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om gener og forurening, så overgår udviklingsområdet i forureningsmæssig henseende til at være reguleret af disse regler, og miljøbeskyttelsesloven samt regler, påbud eller forbud udstedt i medfør heraf rettet til udviklingsområdet finder ikke længere anvendelse.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 177, Folketingssamling 2013-14, bemærkninger til § 14 a, stk. 2.

Af § 14 b stk. 1, fremgår, at når transportministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) fastsætter regler efter § 14 a, fastsætter transportministeren samtidig regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde kompensation til beboere, der kan udsættes for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 14 a. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om kredsen af de berettigede, størrelsen af kompensationen, udbetaling, frister, renter m.v.

Det forhold, at § 14 b, stk. 1, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at transport-, bygnings- og boligministeren skal fastsætte regler om kompensation, genhusning og overtagelse i anledning af gener og ulemper forbundet med udviklingsprojektet, hvis transport-, bygnings- og boligministeren udsteder regler efter § 14 a.

I praksis skal der således fastsættes regler om ret til kompensation, når § 14 a udnyttes på en måde, der giver Metroselskabet I/S' entreprenører adgang til særligt geneforvoldende anlægsarbejde på byggepladsen om aftenen og natten.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 177, Folketingssamling 2013-14, bemærkninger til § 14 b, stk. 1.

Af § 14 b, stk. 2, fremgår, at transportministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren) kan fastsætte regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde beboere, der er særligt udsat for gener som følge af regler udstedt i medfør af § 14 a, genhusning eller overtagelse af deres ejendom. Transportministeren kan herunder fastsætte regler om, at kommunalbestyrelsen i bopælskommunen, dvs. Københavns Kommune, efter beboerens anmodning skal anvise en genhusningsbolig blandt de boliger, som kommunalbestyrelsen har anvisningsret til efter lov om almene boliger m.v. eller får til rådighed efter lov om byfornyelse og udvikling af byer. Transportministeren kan desuden fastsætte regler om fremgangsmåden ved genhusning eller overtagelse, herunder om vilkårene i aftaler om genhusning, omkostninger ved genhusning og genhusningsaftalens ophør.

Det forhold, at § 14 b, stk. 2, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om, at Metroselskabet I/S skal tilbyde en aftale om genhusning m.v., og at en ejer kan kræve sin ejendom overtaget af Metroselskabet I/S.

Det vil være Københavns Kommune, som er bopælskommune for de beboere, som er særligt udsat for støjgener i forbindelse med udviklingsprojektet.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 177, Folketingssamling 2013-14, bemærkninger til § 14 b, stk. 2.

Af § 14 b, stk. 3, fremgår, at opnås der ikke en aftale mellem Metroselskabet I/S og den berettigede efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2, træffer Ekspropriationskommissionen for Statens Ekspropriationer på Øerne afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse efter de regler, der er udstedt i medfør af stk. 1 og 2 og § 14 a, stk. 1 og 2.

Det forhold, at § 14 b, stk. 3, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at det vil være Ekspropriationskommissionen som træffer afgørelse om kompensation, genhusning og overtagelse i forbindelse med udviklingsprojektet.

Hvis en beboer meddeler Metroselskabet I/S, at vedkommende ønsker spørgsmålet om kompensation prøvet, indbringer Metroselskabet I/S sagen for Ekspropriationskommissionen. Tilsvarende indbringer Metroselskabet I/S sager om genhusning for Ekspropriationskommissionen, hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningsbolig og vilkårene i genhusningsaftalen, og sager om overtagelse, hvis der ikke kan opnås enighed om pris og vilkår. Det samme gælder, hvis beboeren og Metroselskabet I/S bliver uenige om en aftale om kompensation eller genhusning, eller beboeren ønsker prøvet, om aftalen lever op til reglerne.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 177, Folketingssamling 2013-14, bemærkninger til § 14 b, stk. 3.

Af § 14 b, stk. 4, fremgår, at sager om kompensation, genhusning og overtagelse behandles i øvrigt efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det forhold, at § 14 b, stk. 4, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at sager, som behandles af Ekspropriationskommissionen behandles efter reglerne i ekspropriationsprocesloven.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 177, Folketingssamling 2013-14, bemærkninger til § 14 b, stk. 4.

Af § 14 b, stk. 5, fremgår, at kompensation og beløb ydet i forbindelse med genhusning efter regler fastsat i medfør af stk. 1 og 2 samt erstatning og beløb ydet i forbindelse med genhusning, som er udbetalt eller udbetales af Metroselskabet I/S i anledning af gener og ulemper fra anlægget af Cityringen, indgår ikke ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige, og medfører ikke reduktion af sådanne ydelser i indtil 1 år efter Cityringens indvielse.

Det forhold, at § 14 b, stk. 5, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at der ved vurderingen af, om en person har ret til ydelser fra det offentlige efter den øvrige lovgivning samt ved beregningen af disses størrelse, skal bortses fra både beløb, der er modtaget som kompensation for forurening og gener som følge af udviklingsprojektet efter de regler, der er udstedt i medfør af § 14 b, stk. 1 (kompensationen) og 2 (beløb ydet i forbindelse med genhusning), og beløb, der er modtaget eller som udbetales som erstatning eller i forbindelse med genhusning efter naboretlige regler. Der foretages desuden ikke fradrag i ydelserne for beløbene.

Reglen gælder også i den situation, hvor Ekspropriationskommissionen og Taksationskommissionen, jf. § 14 b, stk. 3, eller de almindelige domstole træffer afgørelse om kompensation og beløb ydet ved genhusning efter regler udstedt i medfør af § 14 b, stk. 1 og 2.

Fritagelsen gælder indtil 1 år fra byggemodningen af udviklingsområdet betragtes som færdiggjort i det væsentligste, hvorefter udbetalingen anses som almindelig formue.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 177, Folketingssamling 2013-14, bemærkninger til § 14 b, stk. 5.

Af § 14 b, stk. 6, fremgår, at der er udstedt regler i medfør af stk. 1 og 2, herunder om genhusning, finder reglerne i kapitel 9 i lov om byfornyelse og udvikling af byer ikke anvendelse ved spørgsmål om sundhedsfare i bygninger, som benyttes til bolig eller ophold for mennesker, som følge af støjgener fra anlægget af Cityringen.

Det forhold, at § 14 b, stk. 6, foreslås at finde tilsvarende anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, indebærer, at der er udstedt regler i medfør af § 14 b, stk. 1, herunder om genhusning, vil forurening og gener fra udviklingsprojektet ikke efter lov om byfornyelse og udvikling af byer betyde, at kommunalbestyrelsen i Københavns Kommune kan træffe afgørelse om, at en bygning er forbundet med sundhedsfare (kondemnering), jf. byfornyelseslovens §§ 75 -76, og at der efter disse regler skal ydes genhusning, jf. byfornyelseslovens §§ 61-63. Bestemmelsen betyder, at kommunalbestyrelsen i Københavns Kommune ved administration af byfornyelsesloven skal bortse fra forurening og gener fra byggepladserne. De øvrige regler i kapitel 9 finder heller ikke anvendelse.

Der henvises for yderligere til lovforslag nr. L 177, Folketingssamling 2013-14, bemærkninger til § 14 b, stk. 6.

Med indsættelse af § 5 p, stk. 2, i lov om en Cityring foreslås det, at kort over udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station fremgår af bilag 4.

Inden udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station er det forventningen, at der i overensstemmelse med vanlig tilgang ved sådanne udviklingsprojekter udskrives en arkitektkonkurrence.

På baggrund af arkitektkonkurrencens resultat vil projektets udformning samt endelige arealmæssige afgrænsning kunne beskrives mere detaljeret. Kortet viser således udelukkende det forventede udviklingsområde, og ikke det endelige afgrænsede udviklingsområde.

§ 5 q

Med indsættelse af § 5 q i lov om en Cityring foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station at overdrage byggeretten over statens baneareal til Metroselskabet I/S med henblik på gennemførelse af Metroselskabet I/S' udvikling af området.

Bestemmelsen er en delvis udmøntning af aftalen af 14. oktober 2016, hvorefter staten skal overdrage byggeretten over statens baneareal ved Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet I/S med henblik på selskabets udvikling heraf.

Det er derfor en forudsætning for udviklingsprojektet, at ministeren kan overdrage byggeretten over det fornødne statslige areal. De nærmere vilkår for overdragelsen vil blive fastsat ved aftale i overensstemmelse med rammerne i denne lov.

Den byggeret, som overdrages til Metroselskabet I/S, skal forstås bredt. Det betyder, at byggeretten også indeholder en brugsret til arealet. Både bygge- og brugsretten er tidsubegrænset og kan videreoverdrages til tredjemand. Ejerskabet til banearialet, samt eksisterende eller kommende tekniske anlæg m.m., som er nødvendige for vedligeholdelsen og driften af baneanlægget ved Ny Ellebjerg Station, skal fortsat lægge hos de nuværende ejere. Hvad der opføres over banearialet, herunder understøtninger m.m. på banearialet, skal tilhøre Metroselskabet I/S.

Sund og Bælt Holding A/S, som har datterselskabet A/S Øresundsforbindelsen, der er ejer af en del af banearialet ved Ny Ellebjerg Station, vil blive inddraget i den praktiske overdragelse af byggeretten over A/S Øresundsforbindelsens del af banearialet.

Sund og Bælt Holding A/S vil endvidere blive inddraget i den videre proces omkring udvikling af området, særligt henset til at sikre muligheden for kapacitetsudvidelse af jernbanen. Såfremt andre statslige selskaber berøres på lignende vis af udviklingsprojektet, vil de ligeledes blive inddraget i den videre proces omkring udvikling af området.

§ 5 r

Med indsættelse af § 5 r i lov om en Cityring foreslås det, at Metroselskabet I/S som grundlag for Københavns Kommunes lokalplanlægning udarbejder en helhedsplan for udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station.

Med bestemmelsen sikres det, at Københavns Kommunes lokalplanlægning for byggeområdet kan baseres på en helhedsplan. Det er hensigten, at udarbejdelsen af helhedsplanen kan ske på baggrund af en arkitektkonkurrence, og at den kan sikre, at resultatet af en eventuel arkitektkonkurrence kan realiseres på grundlag af understøtninger placeret på banearialet.

Helhedsplanen har ikke retsvirkning for området ved Ny Ellebjerg Station i forhold til den efterfølgende udarbejdelse af kommune- og lokalplan. Det er hensigten, at helhedsplanen indgår som et forslag til den videre dialog om udviklingen af området.

Der skal ske lokalplansvedtagelse af udviklingsprojektet efter de almindelige regler i planloven. Heraf følger blandt andet, at det er kommunen, der skal give de fornødne tilladelser til udviklingsprojektet.

§ 5 s

Efter gældende ret følger det af § 77, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje om det såkaldte ”gæsteprincip”, at arbejder på ledninger i eller over offentlige veje, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes inden for rammerne af de formål, som vejmyndigheden kan varetage, betales af ledningsejeren, medmindre andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation af fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40. Tilsvarende bestemmelser findes i § 70 i lov om private fællesveje for så vidt angår ledninger i eller over private fællesveje og udlagte private fællesveje i byer og bymæssige områder.

Gæsteprincippet gælder i henhold til retspraksis også for ledninger i eller over andre arealer end vejarealer, herunder banearaler. Højesteret har i dom af 22. september 2009 (UfR 2009.2978H – Motorring 3-dommen) udtalt, at gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse i tilfælde, hvor der uden vederlag er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom. Reglen indebærer, at ledningsejeren som ”gæst” skal bekoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. En erhverver af fast ejendom indtræder som udgangspunkt i overdragerens rettigheder og forpligtelser vedrørende ejendommen. Ledninger, der

oprindeligt var anbragt som ”gæster” på private arealer, var således også efter ekspropriation omfattet af gæsteprincippet. Højesteret udtalte, at gæsteprincippet har fundet udtryk i vejlovens § 77 (dagældende vejlovs § 106). Denne bestemmelse omfatter arbejder, der er iværksat af vejmyndigheden inden for rammerne af de formål, som myndigheden kan varetage.

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

Højesteret har endvidere i dom af 4. september 2007 (UfR 2007.3009H - Flintholm Station-dommen) udtalt, at gæsteprincippet i vejlovens § 77 (dagældende vejlovs § 106), også finder anvendelse for veje, hvor ledningsarbejder udføres i forbindelse med et ”sammensat anlægsprojekt”, uanset hvilke dele af projektet, der gør ledningsarbejderne nødvendige.

Med lovforslagets § 5 s, stk. 1, foreslås det, at arbejder på ledninger i eller over arealer inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Metroselskabet I/S under udviklingen af området, betales af ledningsejeren.

Med lovforslagets § 5 s, stk. 2, foreslås det, at det foreslåede stk. 1 ikke finder anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

Med indsættelse af § 5 s, stk. 1 og 2, i lov om en Cityring foreslås det, at der i loven skabes klarhed over, at gæsteprincippet finder anvendelse i forbindelse med ledningsarbejder, som er nødvendiggjort af Metroselskabet I/S’ udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, uanset om berørte ledningsanlæg ligger i eller over vejarealer, banearaler eller andre offentlige eller private ejendomme. Med bestemmelserne imødegås endvidere en eventuel tvivl med hensyn til, om et anlægsarbejde i forbindelse med udviklingen af området skal betragtes som et ”sammensat anlægsprojekt” i den betydning, som Højesteret har tillagt dette i dommen om Flintholm Station, jf. ovenfor.

Det bemærkes, at i henhold til § 7, stk. 5, i lov om en Cityring afholdes udgifter til ledningsomlægninger over anlægsbudgettet for Cityringen, bortset fra følgende tilfælde, hvor udgiften betales af ledningsejerne: 1) omlægninger af ledninger på de overtagne jernbanearaler og 2) omlægninger af ledninger i vejarealer, der i ikke uvæsentlig grad er begrundet i vejformål. Som det ses af den foreslåede § 5 p, stk. 1 i lov om en Cityring finder § 7, stk. 5 i loven ikke anvendelse under udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station. Spørgsmål om betaling for ledningsarbejder i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station reguleres af de foreslåede bestemmelser i dette lovforslag.

Højesteret har i dom af 16. februar 2017 (UfR 2017.1536H – Cityring-dommen) fastslået, at cityringlovens § 7, stk. 5, nr. 2, skal fortolkes i overensstemmelse med vejlovens gæsteprincip og den praksis, der knytter sig hertil. I begrundelsen for dommen anføres det bl.a., at når en lovbestemmelse (som § 7, stk. 5) er baseret på et almindeligt retsprincip som gæsteprincippet, er der en klar formodning for, at bestemmelsen skal fortolkes i overensstemmelse med det til enhver tid værende indhold af dette retsprincip, som løbende fastlægges af domstolene og i eventuel senere lovgivning. Det samme vil gøre sig gældende ved fortolkningen og anvendelsen af de foreslåede bestemmelser i lovforslagets § 5 s, stk. 1 og 2.

§ 5 t

Med indsættelse af § 5 t, stk. 1 i lov om en Cityring foreslås det, at kan der ikke opnås enighed mellem Metroselskabet I/S og ejere af ledningsanlæg omfattet af den foreslåede § 5 s om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transport-, bygnings og boligministeren efter at have meddelt ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Med bestemmelsen fastsættes det, hvad der skal gælde, såfremt der ikke kan opnås enighed mellem Metroselskabet I/S og ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder på arealer, hvori og hvorover ledninger er anbragt, skal tilrettelægges.

Forsyningsledninger er vigtige infrastruktur anlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at anlægsmyndigheder i forbindelse med anlægsprojekter skal vise hensyn til ledningerne, herunder så tidligt som muligt drøfte et planlagt arbejde med ledningsejeren med henblik på, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både myndigheden og ledningsejeren. Formålet er at sikre, at ledningsejeren får mulighed for at fremsætte forslag til eventuelle ændringer af det planlagte anlægsarbejde, når dette medfører, at ledningsejeren skal afholde udgifter til arbejder på eller flytning af ledningen. Ledningsejeren skal således inddrages med henblik på at undersøge, hvordan et anlægsarbejde kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Ved udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station skal Metroselskabet I/S koordinere ledningsomlægningerne bl.a. ved at indgå i en dialog med ledningsejerne og ved at udarbejde ledningsprotokoller m.v. Metroselskabet I/S skal således sørge for, at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde.

Indsættelse af § 5 t, stk. 1, i lov om en Cityring indebærer, at transport-, bygnings- og boligministeren kan gennemføre det planlagte anlægsarbejde, hvis der ikke kan opnås enighed mellem Metroselskabet I/S og ledningsejeren om, hvordan anlægsarbejdet skal tilrettelægges under hensyntagen til ledningsejeren. Det forudsættes, at Metroselskabet I/S forinden har søgt at drøfte det planlagte anlægsarbejde med ledningsejeren med henblik på at arbejdet tilrettelægges på den mest hensigtsmæssige måde for både udviklingsprojektet og ledningsejeren. Som en konsekvens heraf kan transport-, bygnings- og boligministeren ifølge lovforslaget til § 5 t, stk. 1, endvidere påbyde ledningsejeren at udføre de ledningsarbejder, som er nødvendige for gennemførelse af anlægsarbejdet. Bestemmelsen skal sikre, at udviklingsprojektet kan gennemføres inden for de fastlagte tidsrammer. Samtidig skal bestemmelsen administreres under hensyntagen til ledningsejerne med henblik på at finde brugbare løsninger, der så vidt muligt tilgodeser de forskellige forsyningsbehov.

Den foreslåede bestemmelse i § 5 t, stk. 1, i lov om en Cityring svarer, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i lov om offentlige veje § 79, stk. 3.

Med indsættelse af § 5 t, stk. 2, i lov om en Cityring foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren i særlige tilfælde kan udføre de påbudte ledningsarbejder for Metroselskabet I/S' eller ledningsejeren regning.

Bestemmelsen vil kunne finde anvendelse, hvor ledningsejeren ikke udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker udviklingsprojektet. Særlige tilfælde vil således f.eks. kunne foreligge, hvis en forsinkelse af færdiggørelsen af ledningsarbejder medfører store fordyrelser for Metroselskabet I/S, f.eks. i form af erstatninger eller kompensation til andre entreprenører, der bliver forsinket i udførelsen af deres arbejdsopgave.

Det vil omkostningsmæssigt kunne komme ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører

eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (mangelende iagttagelse af tabsbegrænsningspligt).

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i givet fald være forpligtet til at lade arbejderne på ledningerne udføre ved en anden med faglig indsigt i det pågældende ledningsarbejde.

Den foreslåede bestemmelse i § 5 t, stk. 2, i lov om en Cityring svarer, for så vidt angår ledninger i eller over offentlige vejarealer, til bestemmelsen i lov om offentlige veje § 79, stk. 4.

§ 5 u

Med indsættelse af § 5 u, stk. 1, i lov om en Cityring foreslås det, at tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 5 s og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 5 t afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Det følger af § 13 i lov om en cityring, jf. forslaget til § 5 p, stk. 1, at eventuel ekspropriation til erhvervelse af fast ejendom, herunder i form af rettigheder og servitutter, der er nødvendig til at gennemføre udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven). I forbindelse med prøvelsen af et anlægsprojekt efter ekspropriationsproceslovens § 13, stk. 1, kan ekspropriationskommissionen tage stilling til bl.a. ledningsomlægninger og som følge heraf også spørgsmål om udgifter forbundet hermed, jf. ekspropriationsproceslovens § 17, stk. 4, om andre økonomiske tab end ekspropriationserstatning. Taksationskommissionen har kompetence til som rekursinstans at behandle tvister om betaling for ledningsomlægninger, som har været behandlet af ekspropriationskommissionen.

Med indsættelse af § 5 u, stk. 1, i lov om en Cityring foreslås det i overensstemmelse med administrativ praksis på området præciseret, at ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til ekspropriationsprocesloven har kompetencen til at afgøre tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af den foreslåede § 5 s og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af den foreslåede § 5 t, uanset om det anlægsarbejde, som nødvendiggør ledningsarbejder, i øvrigt skal behandles af ekspropriationskommissionen i forbindelse med ekspropriation af fast ejendom efter § 13 i lov om en Cityring.

Med indsættelse af § 5 u, stk. 2, i lov om en Cityring foreslås det, at reglerne i § 103 i lov om offentlige veje finder tilsvarende anvendelse ved erstatningsfastsættelsen, og at Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger forbundet hermed.

Bestemmelsen medfører, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen i tvister omfattet af lovforslagets § 5 u, stk. 1, herunder at der i en eventuel erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis indgrebet skønnes at medføre større fordele for ejeren end det tab, der påføres ejeren ved foranstaltningen. Det foreslås efter bestemmelsen, at Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger hertil.

Den foreslåede bestemmelse i § 5 u, stk. 2, svarer til de regler, der gælder ved ekspropriation af fast ejendom efter cityringlovens § 13.

§ 5 v

Med indsættelse af § 5 v i lov om en Cityring foreslås det, at ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til undersøgelser, anlæg og drift, der ikke er nødvendige for Metroselskabet I/S' udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, og som staten eller Københavns Kommune har mulighed for at vælge

i forbindelse med gennemførelsen af udviklingsprojektet. Tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte en option.

Efter bestemmelsen kan Københavns Kommune og staten foretage tilkøb m.v., som ikke er nødvendige for Metroselskabet I/S udvikling af området. Tilkøb vil skulle betales af den eller dem, der ønsker at foretage tilkøbet. Som eksempel på tilkøb kan f.eks. nævnes etablering af en cykelsti, som ikke har en nødvendig sammenhæng med byggeriet.

Bestemmelsen fastlægger desuden at, det er den, der ønsker at foretage et tilkøb eller udnytte en option, der skal betale herfor.

Til nr. 2

Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station vil som følge af gældende ret forudsætte godkendelser, tilladelser eller dispensationer efter en række love, bl.a. planloven, byggeloven, miljøbeskyttelsesloven og lov om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter (VVM).

Efter de nævnte love vil der oftest følge en adgang til at klage over de afgørelser, som træffes i relation til udviklingsprojektet, medmindre adgangen efter den nævnte lovgivning er afskåret.

Med indsættelse af § 14 d, stk. 1, i lov om en Cityring foreslås det, at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning af udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, som træffes efter byggeloven, lov om miljøbeskyttelse, lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM), planloven og regler udstedt i medfør af disse love, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog den foreslåede stk. 2.

Bestemmelsen indebærer, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning af klage i de nævnte love fraviges. Dette skyldes hensynet til, at arbejdet med planlægning og byggemodning af udviklingsområdet kan færdiggøres planmæssigt, uden fordyrelse og med mindst mulig forstyrrelse af banedriften. Såfremt klageadgangen ikke afskæres, kan det medføre en væsentlig risiko for, at f.eks. en klage som tillægges opsættende virkning vil medføre store gener og afbrydelser af den kollektive trafik i København.

Afgørelserne efter de nævnte love kan fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom. Lovforslaget ændrer ikke ved, at afgørelserne som hidtil skal træffes efter reglerne i de nævnte love. Der ændres således ikke på de krav, der gælder for ansøgninger, og de krav, der skal opfyldes, førend de pågældende arbejder kan foretages, samt de vilkår, som stilles i tilladelser m.v. Regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser gælder ligeledes uændret.

Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der udover hensynet til miljøbeskyttelse efter disse kan tages hensyn til bygherrens interesser og samfundets interesser i et givet projekt, er det den generelle vurdering, at hensynet til udviklingsprojektet kan indgå med betydelig vægt. Dette kriterium vil transport-, bygnings- og boligministeren i givet fald også kunne lægge tilsvarende vægt på ved behandling af klagesager, efter det foreslåede stk. 2, jf. nedenfor.

Klageadgang m.v. afskæres ikke for de dele af udviklingsprojektet, som efter endt planlægning og byggemodning alene udgør ejendomsudvikling, dvs. opførelse af erhvervsejendomme, boliger m.m. Planlægnings- og byggemodningsfasen omhandler alle de dele af udviklingsprojektet, som ligger før selve opførelsen af de konkrete byggeprojekter påbegyndes.

Med indsættelse af § 14 d, stk. 2, foreslås det, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning af udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station i henhold til de love, der er nævnt

i stk. 1, kan påklages af Metroselskabet I/S til transport-, bygnings- og boligministeren. Klage indgives skriftligt til kommunalbestyrelsen, som senest 3 uger efter modtagelse af klagen videresender denne til transport-, bygnings- og boligministeren ledsaget af den påklagede afgørelse, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse, og en udtalelse med kommunalbestyrelsens bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter. Klage har ikke opsættende virkning.

Bestemmelsen indebærer, at Metroselskabet I/S, uanset klageafskæringen efter det foreslåede stk. 1 eller gældende regler, kan indbringe kommunalbestyrelsens afgørelse, herunder f.eks. et vilkår, for transport-, bygnings- og boligministeren. Kommunalbestyrelsen fremsender i givet fald inden 3 uger klagen, den påklagede afgørelse, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse samt en udtalelse med kommunalbestyrelsens bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter. Det foreslås endvidere, at en sådan klage ikke har opsættende virkning. Dette foreslås af hensyn til byggeriets fremdrift.

Transport-, bygnings- og boligministerens behandling af disse klagesager er, som i stk. 1, fortsat reguleret af de nævnte love, dvs. at de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene, fortsat gælder.

Hvor det ved udøvelsen af et skøn er muligt efter de pågældende love at inddrage hensynet til en ansøger, en bygherre eller et samfundsmæssigt hensyn til udviklingsprojektet, kan transport-, bygnings- og boligministeren også inddrage og lægge betydelig vægt på disse hensyn ved afgørelse af klagesagen. Ministeren vil i den forbindelse kunne udnytte sin viden om udviklingsprojektet.

Til nr. 3

Det foreslås, at bilag 1 til lovforslaget optages som bilag 4 til loven.

Inden udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station er det forventningen, at der i overensstemmelse med vanlig tilgang ved sådanne udviklingsprojekter udskrives en arkitektkonkurrence.

På baggrund af arkitektkonkurrencens resultat vil projektets udformning samt endelige arealmæssige afgrænsning kunne beskrives mere detaljeret. Kortet viser således udelukkende det forventede udviklingsområde, og ikke det endelige afgrænsede udviklingsområde.

Til § 2

Til nr. 1

Metroselskabet I/S har efter gældende ret til formål at varetage projektering og anlæg af en Cityring som en metro, færdiggørelse af Østamagerbanen (metroens 3. etape) samt stå for drift og vedligehold af den samlede metro, jf. § 8, stk. 1, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Selskabet kan ifølge § 8, stk. 2, tillige drive anden virksomhed, som har en naturlig forretningsmæssig sammenhæng med metroaktiviteterne nævnt i stk. 1.

Med indsættelse af § 8, stk. 4, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S foreslås det, at Metroselskabet kan udnytte byggeretten over banearialet inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, samt udvikle området og foretage fornødne ejendomsretlige dispositioner, jf. kapitel 3 c i lov om en Cityring.

Med bestemmelsen foreslås det således, at der skabes delvis hjemmel til udmøntning af aftalen af 14. oktober 2016 mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg Station, hvorefter Metroselskabet I/S som led i realiseringen af statens indskud til merudgiften ved stationens underjordiske placering skal sikres hjemmel til at kunne udnytte byggeretten over banearialet ved Ny Ellebjerg Station.

Metroselskabet I/S' mulighed for at foretage udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station skal forstås bredt, og giver selskabet mulighed for at agere på samme vilkår som sammenlignelige byudviklingsaktører, fx Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Metroselskabet I/S kan således forestå salg på markedsvilkår af byggerettigheder og/eller byggerettigheder med bebyggelse opført af Metroselskabet I/S som bygherre.

Med indsættelse af § 8, *stk. 5*, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S foreslås det, at Metroselskabet I/S efter de tre ejeres godkendelse kan oprette datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med begrænset ansvar i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station.

Med bestemmelsen foreslås det således, at Metroselskabet I/S får mulighed for at oprette et byudviklings-selskab til udviklingsopgaven, hvor Metroselskabet I/S kan indskyde retten til at udvikle området ved Ny Ellebjerg Station som værdi. Det er ifølge aftalen af 14. oktober 2016 forudsat, at byggeretten kan realiseres til en anslået værdi af netto 120 mio. kr. ud fra en forventning om, at udvikling af Ny Ellebjerg Station vil skabe en værdistigning af byggeområdet svarende til netto 120 mio. kr.

Af hensyn til de økonomiske forpligtelser og risici, som et sådant samarbejde kan indebære, er det samtidig fastsat, at de tre ejere forinden skal godkende et forretningsmæssigt samarbejde, herunder med hensyn til byggeretten, som kan indskydes for at muliggøre samarbejdet.

Metroselskabet I/S' hjemmel til at oprette datterselskaber eller erhverve andre selskaber med begrænset ansvar gælder alene i forbindelse med udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station.

Med indsættelse af § 8, *stk. 6*, i lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S foreslås det, at Metroselskabet I/S kan indgå samarbejdsaftaler m.v. i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed.

Det er hensigten, at Metroselskabet I/S vil kunne indgå i et samarbejde med en byudviklingsaktør, såsom Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2019.

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

I lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring, som senest ændret ved lov nr. 156 af 18. februar 2015 om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet By & Havn I/S, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 5 o, indsættes:

»Kapitel 3 c*Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station*

§ 5 p. Denne lovs § 7, stk. 7, §§ 8-13, 14 a og 14 b finder tilsvarende anvendelse i forhold til de dele af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet.

Stk. 2. Kort over udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station fremgår af bilag 4.

§ 5 q. Transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station at overdrage byggeretten over statens banearreal til Metroselskabet I/S med henblik på gennemførelse af Metroselskabet I/S' udvikling af området.

§ 5 r. Som grundlag for Københavns Kommunes lokalplanlægning for udviklingsområdet udarbejder Metroselskabet I/S en helhedsplan for udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station.

§ 5 s. Arbejder på ledninger i eller over arealer inden for udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, herunder om nødvendigt flytning af ledninger i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Metroselskabet I/S under udviklingen af området, betales af ledningsejeren.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, ved kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller ved afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40.

§ 5 t. Kan der ikke opnås enighed mellem Metroselskabet I/S og ejere af ledningsanlæg omfattet af § 5 s om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, skal tilrettelægges, kan transport-, bygnings- og boligministeren efter at have meddelt

ledningsejeren, at det planlagte anlægsarbejde på arealet påbegyndes, gennemføre arbejdet og kræve bestemte ledningsarbejder udført af ledningsejeren.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan i særlige tilfælde lade de ledningsarbejder, der er nævnt i stk. 1, udføre for Metroselskabet I/S' eller ledningsejerens regning.

§ 5 u. Tvister om erstatning for ledningsarbejder omfattet af § 5 s og tvister om erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af § 5 t afgøres af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 2. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse. Metroselskabet I/S afholder alle omkostninger forbundet hermed.

§ 5 v. Ved tilkøb eller udnyttelse af optioner forstås udgifter til undersøgelser, anlæg og drift, der ikke er nødvendige for Metroselskabet I/S' udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, og som staten eller Københavns Kommune har mulighed for at vælge i forbindelse med gennemførelsen af udviklingsprojektet. Tilkøb og udnyttelse af optioner betales af den, der ønsker at foretage tilkøb eller udnytte en option. «

2. Efter § 14 c, indsættes som ny bestemmelse:

»**§ 14 d.** Kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning af udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, jf. § 5 p, stk. 1, og som træffes efter byggeloven, lov om miljøbeskyttelse, lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM), planloven og regler udstedt i medfør af disse love, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning af udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station i henhold til de i stk. 1 nævnte love kan påklages af Metroselskabet I/S til transport-, bygnings- og boligministeren. Klage indgives skriftligt til kommunalbestyrelsen, som senest 3 uger efter modtagelse af klagen videresender denne til transport-, bygnings- og boligministeren ledsaget af den påklagede afgørelse, de dokumenter, der er indgået i sagens bedømmelse, og en udtalelse med kommunalbestyrelsens bemærkninger til sagen og de anførte klagepunkter. Klage har ikke opsættende virkning.«

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

§ 2

I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S, som senest ændret ved § 4 i lov nr. 657 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

§ 8.

Stk. 2-5---

1. I § 8 indsættes efter stk. 5:

»*Stk. 4.* Selskabet kan udnytte byggeretten over baneara-
let ved Ny Ellebjerg Station, samt foretage udvikling af om-
rådet ved Ny Ellebjerg Station og fornødne ejendomsretlige
dispositioner, jf. kapitel 3 c i lov om en Cityring.

Stk. 5. Selskabet kan efter de tre ejeres godkendelse oprette
datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med
begrænset ansvar i forbindelse med udviklingen af området
ved Ny Ellebjerg Station.

Stk. 6. Selskabet kan indgå samarbejdsaftaler m.v. i forbin-
delse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station
eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammen-
hæng hermed.«

Stk. 4 og 5 bliver herefter stk. 7 og 8.