

UDKAST

til

Forslag

til

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

(Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station)

§ 1

I lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, som senest ændret ved lov nr. 657 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 8 indsættes efter stk. 5:

»Stk. 6. Selskabet kan tillige udnytte byggeretten over banearalerne ved Ny Ellebjerg Station, herunder foretage udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station samt fornødne ejendomsretlige dispositioner, jf. kapitel 3 c i lov om en Cityring.

Stk. 7. Selskabet kan efter de tre ejeres godkendelse oprette datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med begrænset ansvar i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed.

Stk. 8. Selskabet kan indgå samarbejdsaftaler m.v. i forbindelse med udøvelsen af selskabets virksomhed eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed.«

§ 2

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 Udviklingsselskabet By & Havn I/S, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 5 o indsættes:

»Kapitel 3 c

Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station

§ 5 p. Transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at overdrage byggeretten over statens banearaler ved Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet I/S med henblik på gennemførelse

af Metroselskabet I/S' udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, jf. § 8, stk. 5, i lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S.

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

§ 5 r. Metroselskabet I/S kan under inddragelse af relevante arealejere ved Ny Ellebjerg Station foretage fornødne understøtninger med henblik på adskillelse af banearealet og det kommende byggeområde til udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler efter §§ 14 a og 14 b om forurening og gener fra gennemførelsen af arbejdet i stk. 1.

§ 5 s. Denne lovs bestemmelser vedrørende ekspropriation finder ligeledes anvendelse for så vidt angår udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, jf. § 13.

§ 5 t. Metroselskabet I/S' opgaver, jf. § 5 p, stk. 1, § 5 q, stk. 1, og § 5 r, kan varetages af et byudviklingselskab, der er oprettet til udviklingsopgaven af området ved Ny Ellebjerg Station, jf. § 8, stk. 6 og 7, i lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet By & Havn I/S.

§ 3

Loven træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende.

§ 4

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til ændringslovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning
2. Lovforslagets hovedpunkter
 - 2.1. Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station
 - 2.2. Overdragelse af byggeretten
 - 2.3. *Metroselskabet I/S' ejendomsretlige dispositioner over området*
 - 2.4. Datterselskaber og samarbejdsaftaler
 - 2.5. Lokalplanlægning
 - 2.6. Støjværn
3. Forholdet til grundlovens § 73
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
5. Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Miljømæssige konsekvenser
8. Forholdet til EU-retten
9. Hørte myndigheder og organisationer
10. Sammenfattende skema

1. Indledning

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 en station i terræn ved Ny Ellebjerg Station.

I oktober 2016 indgik staten v. transport- og bygningsministeren (nu transport-, bygnings- og boligministeren), Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune en ny aftale om finansiering af en underjordisk placering af metrostationen ved Ny Ellebjerg Station.

Formålet med en underjordisk placering af Ny Ellebjerg metrostation er særligt at forbedre omstigningsmulighederne på stationen mellem metro, S-tog og regionaltoget 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 senere videreførelse af metrolinjen.

Merudgiften til en underjordisk station er i aftalen anslået til 615 mio. kr. (2013-priser). Merudgiften finansieres i sin helhed ved, at staten overdrager byggeretten for banearealet ved Ny Ellebjerg Station, som af Metroselskabet I/S er anslået til en værdi af 120 mio. kr., til Metroselskabet I/S som et statsligt indskud på baggrund af et byggeønske på i alt ca. 80.000 etagemeter. Endvidere afsættes der 50 mio. kr. fra Metroselskabet I/S' pulje til driftsoptimering. Frederiksberg Kommune indskyder 150 mio. kr. i Metroselskabet I/S, ligesom Københavns Kommune indskyder 150 mio. kr. i selskabet. Københavns Kommune finansierer sit bidrag bl.a. ved salg af arealet ”Strømmen”. Metroselskabet I/S dækker restbeløbet på 145 mio. kr. via langtidsbudgettet. De forbedrede omstigningsforhold og udviklingen af stationsnært byggeri både over stationen og ved ”Strømmen” vil generere flere passagerer blandt andet i metroen.

Metroselskabet I/S forventes således at kunne dække restbeløbet, uden at tilbagebetalingstiden for selskabets gæld bliver påvirket. Ifølge aftalen er det endvidere forudsat, at byggeretten kan realiseres til en anslået værdi af 120 mio. kr.

Statens og de øvrige parterers 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.

Som det fremgår af aftalen, skal staten overdrage byggeretten over banearialet ved Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet I/S som et statsligt indskud til finansieringen. Byggeretten har ingen værdi i sig selv, men udmøntningen af denne del af aftalen forudsætter, at selskabet forestår udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station samt eventuelt videresalg af udviklingsprojektet, hvilket forventes at generere 120 mio. kr., som skal medfinansiere den underjordiske placering af metrostationen ved Ny Ellebjerg. Såfremt projektet indbringer mere end de forventede 120 mio. kr., fordeles et merprovenu ved, at de første 50 mio. kr. tilbagebetales til Metroselskabet, og yderligere midler fordeles ligeligt mellem parterne. Såfremt værdien af byggeretten mod forventning ikke kan realiseres, vil mindreindtægten skulle dækkes inden for Metroselskabets langtidsbudget. Lovforslaget har til formål at muliggøre den statslige finansiering af projektet, dels ved at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at overdrage byggeretten over statens banearier ved Ny Ellebjerg Station vederlagsfrit til Metroselskabet I/S, og ved en præcisering af selskabets formålsbestemmelser, hvorefter selskabet får udtrykkelig hjemmel til at foretage udvikling af området ved stationen.

Derudover indføres de fornødne hjemler til brug for gennemførelse af udviklingsprojektet, herunder ekspropriationshjemmel, hjemmel til at foretage understøtninger samt til at foretage salg af byggeriet.

Lovforslaget tilvejebringer således det retlige grundlag for statens medfinansiering af den underjordiske placering af Ny Ellebjerg metrostation og udmønter delvist aftalen fra oktober 2016 mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om at anlægge den kommende metrostation ved Ny Ellebjerg som en underjordisk station.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station

Udpegningen af Ny Ellebjerg station som et nyt knudepunkt for jernbanetrafikken i hovedstaden indebærer, at området Ny Ellebjerg forventeligt vil blive mere attraktivt. Desuden må det forventes, at Ny Ellebjerg Station vil få betydning for den fremtidige udvikling af København, herunder også i forhold til afvikling af den kollektive trafik. Arealet over banearierne ved Ny Ellebjerg Station har således stort potentiale som byudviklingsområde. Ydermere kan byudvikling henover banearierne medvirke til at åbne banearierne mod den omgivende by og skabe forbindelser på tværs af banearialet og dermed fjerne den barriere, som i dag opdeler Valby.

Byudviklingen af banearierne ved Ny Ellebjerg Station skal overordnet set ske ved at bygge henover de eksisterende spor. Det er forudsat, at der ved etablering af et bærende dæk henover sporene kan tilvejebringes et byggefelt, hvorpå der kan bygges ca. 80.000 etagemeter, som kan anvendes til boliger, erhverv, parkering m.v. Udformningen af det bærende dæk skal ske i tæt samspil med den overordnede planlægning af bebyggelsen, således at konstruktionens udformning

understøtter de byudviklingsmæssige formål. Den samlede bebyggelse skal tænkes ind i Ny Ellebjergområdet som helhed, herunder i forhold til adgangsveje til og fra både stationen og den nye bebyggelse. Det er hensigten, at bebyggelsen skal skabe sammenhæng mellem de eksisterende regionaltoogs- og S-togsperroner samt de kommende øresundsperroner og den kommende underjordiske metrostation.

2.1.2. Gældende ret

Metroselskabets hjemmelsgrundlag findes i lov nr. 551 om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet 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.

Det fremgår af forarbejderne til loven, at loven har sin baggrund i aftale om udvidelse af metroen med en Cityring, hvor de eksisterende metroaktiviteter samles i Metroselskabet I/S, der udover ansvaret for den eksisterende metro, også får til opgave at anlægge og drive Cityringen jf. afsnit 2 i de almindelige bemærkninger til lovforslaget. Efter gældende ret har Metroselskabet I/S således til opgave at stå for projektering og anlæg samt drift og vedligehold af metroen.

For så vidt angår kompetencen til at foretage arealudvikling fremgår det af § 15, stk. 1, i lov om Metroselskabet og By & Havn, at By og Havn I/S' formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå havnedrift i Københavns Havn. Det er således i hovedsagen By & Havn, som efter gældende ret varetager arealudviklingsopgaver.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Med den oprindelige lov om Metroselskabet og By & Havn lavede man en opdeling af drift- og anlægsopgaven i forhold til metro i København og Frederiksberg henholdsvis arealudviklingsopgaven med det formål at etablere to selskaber for de enkelte hovedforretningsområder.

Selvom Metroselskabet I/S' nye udviklingsopgave ved Ny Ellebjerg Station er tæt knyttet til metroanlægget, idet der er tale om udvikling af et stationsområde med en metrolinje, så indeholder projektet tillige elementer, der har karakter af klassisk byudvikling. Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station kan således siges at være i en gråzone i forhold til en stringent ordlydsfortolkning af selskabets formålsbestemmelse.

Projektet udgør derudover en særlig konstruktion, idet Metroselskabet I/S får overdraget byggeretten over banearialet 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 til selskabet.

På baggrund af ovenstående er det fundet nødvendigt at præcisere det retlige grundlag for Metroselskabet I/S' gennemførelse af det kommende udviklingsprojekt ved at justere Metroselskabet I/S' formålsbestemmelse.

Den foreslåede ordning

Med dette lovforslag præciseres således formålsparagraffen i § 8 i lov om Metroselskabet og By & Havn, idet der indføres udtrykkelig hjemmel til, at Metroselskabet I/S kan foretage udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station.

2.2. Overdragelse af byggeretten

Gældende ret

Det følger af aftalen af 14. oktober 2016 mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune om finansiering af en underjordisk metrostation ved Ny Ellebjerg Station, at staten overdrager byggeretten til Metroselskabet I/S med henblik på selskabets udvikling af området over banearalerne.

Som det fremgår af aftalen, konstaterer parterne, at der ikke foreligger et konkret projekt endnu. Det areal, som skal benyttes til projektet, er således ikke nærmere afgrænset.

Der er udover staten v/Banedanmark forskellige ejere til arealer, som er berørt eller kan være omfattet af byggeområdet, herunder Københavns Kommune og A/S Øresundsforbindelsen samt potentielt set et mindre antal private ejere, alt afhængig af den præcise afgrænsning af projektet, jf. nedenfor. Metroselskabet I/S har efter gældende ret ikke juridisk adgang til byggeretten.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Det første skridt i projektet af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station er at få fortaget en præcis geografisk afgrænsning af arealet, som skal benyttes til projektet. Det er således forventningen, at processen – i overensstemmelse med vanlig tilgang ved sådanne byggeprojekter – indledes med at udskrive en arkitektkonkurrence.

Med henblik på at kunne igangsætte en sådan konkurrence er det nødvendigt, at Metroselskabet I/S som projektansvarlig kan dokumentere, at selskabet har eller med sikkerhed vil få juridisk adgang til at bebygge området. Det vurderes på den baggrund, at selskabet vil kunne igangsætte en arkitektkonkurrence allerede, når dette lovforslag sendes i offentlig høring, idet selskabets kommende juridiske adgang til at bebygge området således er offentligt kendt.

På baggrund af arkitektkonkurrencens vinderprojekt vil områdets endelige udformning kunne fastlægges, og den fornødne geografiske afgrænsning af den del af banearalerne, hvorover byggeretten skal overdrages til Metroselskabet I/S, vil kunne lægges fast. Det er således hensigten, at ministeren herefter – og efter fornøden lokalplansgodkendelse, jf. afsnit 2.5 – overdrager byggeretten over det pågældende statslige areal til selskabet. Byggeretten har ikke en værdi i sig selv, men forventer at generere en netto værdistigning af byggeretsområdet svarende til 120 mio. kr.

Det er i den politiske aftale fra oktober 2016 lagt til grund, at det er det samlede banearreal ved Ny Ellebjerg Station, der kan anvendes til byudviklingsprojektet. Ministeren overdrager statens arealer for så vidt de ejes af myndigheder, der er ham direkte underordnede, altså Banedanmarks arealer, som forventeligt vil dække det altovervejende arealbehov til projektet. For så vidt angår de arealer, som ejes via statslige selskaber - eksempelvis A/S Øresundsforbindelsens banearrealer - forudsættes det, at der indgås aftaler om fornøden overdragelse af byggeret over arealerne. A/S Øresundsforbindelsen ejer, driver og vedligeholder Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen, som er tilslutningsanlægget 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 banearrealer 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, jf. hertil også bemærkningerne til den foreslåede § 5 r, stk. 1.

Den foreslåede ordning

Med dette lovforslag får ministeren bemyndigelse til at overdrage byggeretten over den fornødne del af arealerne ved Ny Ellebjerg Station vederlagsfrit til Metroselskabet I/S. Den faktiske overdragelse gennemføres, når det fornødne arealbehov efter afholdt arkitektkonkurrence er afklaret, og når der foreligger fornøden lokalplansgodkendelse, jf. afsnit 2.5.

2.3. Metroselskabets ejendomsretslige dispositioner

Gældende ret

Ifølge aftalen af 14. oktober 2016 mellem staten, Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune er det forudsat, at den til Metroselskabet I/S' overdragne byggeret kan realiseres til en anslået værdi af 120 mio. kr. Værdiansættelsen er fastsat ud fra en forventning om, at udvikling af Ny Ellebjerg Station vil skabe en netto værdistigning af byggeretsområdet svarende til 120 mio. kr.

Efter gældende ret har Metroselskabet I/S ikke klar hjemmel til at råde over den overdragne byggeret, herunder foretage salg af byggeretten.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Hensigten med den politiske aftale er, at Metroselskabet I/S kan foretage udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station med henblik på størst mulig værdiskabelse. Med værdiskabelse henvises der til, at projektet skal kunne generere et bidrag til dækning af merudgifterne ved den underjordiske placering af metrostationen, og at projektet bidrager til en positiv udvikling af området.

Som led heri skal Metroselskabet I/S have adgang til at udøve fornødne ejendomsretlige dispositioner, herunder eksempelvis at foretage videresalg af ejendommen.

Parterne til aftalen af 14. oktober 2016 enige om, at et eventuelt merprovenu fra salget af byggeretten fordeles således, at de første 50 mio. kr. tilbagebetales til Metroselskabet I/S, og yderligere midler fordeles ligeligt mellem ejerne. Ejerne vil følge realiseringen af projektet og er enige om, at såfremt værdien af byggeretten mod forventning ikke kan realiseres, vil mindreindtægten skulle dækkes inden for Metroselskabets langtidsbudget.

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

Den foreslåede ordning

Med lovforslaget får Metroselskabet I/S ejendomsretlig dispositionsret over projektet. Det betyder blandt andet, at selskabet har ret til at videresælge projektet, som selskabet vurderer det mest fordelagtigt med henblik på at realisere de forudsatte 120 mio. kr., jf. den politiske aftale fra oktober 2016.

Forudsætningen for Metroselskabet I/S' ejendomsretlige dispositioner er, at rammen om projektet, som følger af dette lovforslag, bliver fulgt. Det vil sige, at det primære formål med selskabets udvikling af Ny Ellebjerg Station er at indbringe de 120 mio. kr., som udgør statens bidrag til finansiering af den underjordiske metrostation.

2.4. Datterselskaber og samarbejdsaftaler

Gældende ret

Metroselskabet I/S har efter gældende ret ikke udtrykkelig hjemmel til at oprette datterselskaber og indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udøvelsen af selskabets virksomhed.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Som led i udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station overvejer Metroselskabet I/S at indgå et samarbejde med en byudviklingsaktør, såsom Udviklingsselskabet By & Havn I/S, private developere eller andre, med henblik på at etablere et fælles udviklingsselskab til opgaven. Metroselskabet I/S vil i den forbindelse kunne skyde byggeretten ind som værdi.

På den baggrund er det nødvendigt at sikre muligheden for, at Metroselskabet I/S kan oprette datterselskaber samt indgå samarbejdsaftaler og lignende.

Den foreslåede ordning

Med lovforslaget sikres Metroselskabet I/S mulighed for med de tre ejeres godkendelse at oprette datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med begrænset ansvar.

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 muligheden herfor, såfremt en sådan fremgangsmåde findes mest hensigtsmæssig.

Metroselskabet I/S får endvidere mulighed for at indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udøvelsen af selskabets virksomhed eller virksomhed, som har en forretningsmæssig

sammenhæng hermed. Selskabet vil således have mulighed for at indgå samarbejde med øvrige byudviklingsaktører som eksempelvis Udviklingselskabet By & Havn I/S. Samarbejdet vil i alle tilfælde skulle ske under hensyntagen til selskabets formål og således have forretningsmæssig sammenhæng med selskabets virksomhed. Desuden skal samarbejdet ud fra en samlet betragtning medføre, at der sker en værdiforøgelse af selskabets aktiver, som overstiger den værdi, selskabet ellers ville have haft.

2.5. Lokalplanlægning og ekspropriation

Gældende ret

Som følge af planloven er Kommunalbestyrelsen - før et større bygge- eller anlægsarbejde eller en væsentlig ændring i anvendelsen af bebyggelse og arealer sættes i værk - forpligtiget til at foretage en planlægningsmæssig vurdering af konsekvenserne af projektet. Reglerne i planloven skal desuden sikre, at den interesserede offentlighed og berørte myndigheder får lejlighed til at kommentere – eventuelt at modsætte sig – planens indhold.

Efter gældende ret finder planlovens bestemmelser om ekspropriation anvendelse. Kommunalbestyrelsen kan ifølge planloven ekspropriere fast ejendom, der tilhører private, eller private rettigheder over fast ejendom, når ekspropriationen vil være af væsentlig betydning for virkeliggørelsen af en lokalplan eller en byplanvedtægt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

Det er en klar forudsætning for gennemførelsen af udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, at Københavns Kommune skal godkende projektet ved en ny lokalplan. Projektet har såvel betydning for afvikling af flere former for kollektiv trafik i hovedstaden som for et generelt løft i området omkring stationen. Der er således solide interesser på spil for kommunen, som bør varetages i overensstemmelse med sædvanlige regler efter planloven og i overensstemmelse med lokale demokratiske hensyn, der ligger bag disse.

For så vidt angår adgangen til at ekspropriere ejendomme i området ved Ny Ellebjerg Station, forudsættes projektet i udgangspunktet gennemført uden, at der bliver behov for tvangsmæssig overtagelse af ejendomme. Det er således forventningen, at den fysiske udvikling af området kan holdes inden for arealer, som ejes af staten v/Banedanmark eller statslige selskaber, som har tilkendegivet villighed til at overdrage byggeretten over deres arealer. Det skal hertil bemærkes, at det er en klar forudsætning for projektet, at det ikke medfører negative konsekvenser for jernbanedriften af permanent karakter eller for banearalernes værdi generelt, herunder for Banedanmarks eller Sund og Bælt Holding A/S' muligheder for vedligeholdelse af baneanlæggene.

Det kan imidlertid ikke udelukkes, at projektets geografiske afgrænsning betyder, at der skal overtages ejendomme eller mindre dele af ejendomme fra andre aktører end statslige aktører. I det tilfælde vil overtagelsen i første rækkes søges forligt med frivillige aftaler, men såfremt frivillige aftaler ikke kan indgås, kan det blive nødvendigt at ekspropriere, idet projektet findes at have væsentlig betydning for udvikling af området. Det er dog forventningen, at et eventuelt ekspropriationsbehov vil være stærkt begrænset, idet projektet i hovedsagen vil skulle bygges over statens arealer.

I tilfælde af ekspropriation benyttes den ekspropriationsadgang – og proces, der følger af cityringlovens § 13.

Den foreslåede ordning

Det foreslås, at Metroselskabet I/S som grundlag for Københavns Kommunes lokalplanlægning for byggeretsområdet udarbejder en helhedsplan for udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station.

2.6. Støj

Gældende ret

Udgangspunktet er, at udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station udgør et almindeligt byggeprojekt, som er undergivet kommunalbestyrelsens kompetence i henhold til miljøbeskyttelsesloven.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser

I forhold til den fase af byggeriet, hvor der skal etableres et dæk - herunder ved understøtninger - der adskiller banearialet fra selve byggeriet, forventes det dog, at der i vidt omfang vil blive tale om aften- og natarbejde. Dette skyldes, at byggeriet skal gennemføres med så få konsekvenser for afviklingen af togtrafikken ved stationen som muligt, og at visse dele af byggeriet – såsom betonstøbninger og lignende – nødvendigvis må gennemføres i disse tidsrum. Arbejdet vil i videst muligt omfang gennemføres i dagstimerne inden for de almindelige kommunale støjregler. I det omfang anlægsprojektet gør det nødvendigt, at der indføres særlige støjregler, foreslås transport-, bygnings- og boligministeren at få bemyndigelse hertil. Såfremt denne bemyndigelse udnyttes, vil naboerne til byggeriet blive kompenseret for de gener, der er forbundet hermed.

Den foreslåede ordning

Med lovforslaget får transport-, bygnings- og boligministeren således adgang til at fastsætte regler for støj i stil med de regler, som kendes fra støjreguleringen af anlægget af Cityringen. Den øvrige gennemførelse af projektet – altså selve byggeriet på dækket - forudsættes gennemført som andre byggearbejder reguleret af miljøbeskyttelsesloven og regler udstedt i medfør heraf og med kommunalbestyrelsen som kompetent myndighed.

3. Forholdet til grundlovens § 73

Det følger af lovforslagets § 5 s, at § 13 i lov om en Cityring vedrørende ekspropriation finder anvendelse for så vidt angår udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station.

Det fremgår af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom uden, hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Med den foreslåede ordning, hvorefter transport-, bygnings- og boligministeren for Metroselskabet I/S kan ekspropriere til gennemførelse af projektet ved Ny Ellebjerg Station, jf. § 13 i lov om en

Cityring, skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer.

Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer - enten midlertidigt eller permanent - for at kunne gennemføre byggeriet. Ekspropriationskommissionen foretager en tilbundsående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station og har således et formål, der har offentlig karakter og dermed ligger inden for almenvellets interesse.

Erstatningen skal være fuldstændig, således at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

Ekspropriation foretages efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Med lovens vedtagelse og med den forventede senere vedtagelse af Københavns Kommunes lokalplanlægning for byggeområdet og eventuelle øvrige myndighedsgodkendelser skabes der mulighed for at bygge over banearalerne ved Ny Ellebjerg Station. Der skabes således en byggeret, som vil blive overdraget til Metroselskabet I/S.

Ifølge aftalen af 14. oktober 2016 skønnes byggeretten over de statslige arealer at have en værdi på 120 mio. kr., men i forbindelse med den senere, regnskabstekniske håndtering af værdien, jf. det følgende, vil værdien blive efterprøvet og dokumenteret nærmere, herunder når den endelige geografiske afgrænsning af projektet er afklaret, og når den nærmere karakter - altså den præcise sammensætning af eksempelvis bolig- og erhvervsetagemeter - af byggeriet er lokalplangodkendt.

Værdien af byggeretten – som efterprøvet og dokumenteret – 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 ikke endnu eksisterer en byggeretsværdi hos de statslige arealejere, 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 principaftalen af juni 2014 forudsatte værdi af 120 mio. kr., tilbagebetales de første 50 mio. kr. til Metroselskabet I/S, og yderligere midler fordeles ligeligt mellem parterne. Såfremt den ved principaftalen forudsatte værdi af byggeretten ikke kan realiseres, vil mindreindtægten skulle dækkes inden for Metroselskabets langtidsbudget, jf. afsnit 2.3 ovenfor.

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

5. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vurderes at have positive erhvervsøkonomiske konsekvenser, idet området omkring Ny Ellebjerg Station bliver løftet som led i stationsudviklingsprojektet. Med lovforslaget sikres det, at staten kan levere sin del af finansieringsgrundlaget for den underjordiske placering af Ny Ellebjerg metrostation, hvilket vil forbedre omstigningsforholdene for passagerne, når de skal skifte til S-tog og fjerntog. Det er forventningen, at Ny Ellebjerg Station vil komme til at udgøre et trafikalt knudepunkt i København med passagervækst til følge, og at en byudvikling af området ved banearalerne vil styrke vækstpotentialet til fordel for indbyggere og erhvervsliv.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Det fremgår af den foreslåede § 5, stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler efter §§ 14 a og 14 b om forurening og gener fra gennemførelsen af arbejdet i stk. 1.

Byggeriet gennemføres som altovervejende hovedregel efter de almindelige miljøretnlige regler om støj og andre gener, da det er planen, at arbejdet alene gennemføres i dagstimerne. For så vidt angår understøtningerne og dækarbejdet bliver det sandsynligvis nødvendigt at udføre dette arbejde om natten. Det skyldes, at der skal bygges henover banearalet, og at togtrafikken her fortsat skal kunne afvikles, ligesom visse dele af arbejdet – herunder betonkonstruktioner - kan nødvendiggøre arbejde i aften- og nattetimerne. Af disse hensyn forventes der derfor at blive behov for at lade visse dele af disse arbejder pågå om natten. 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.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget vurderes ikke at indeholde EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer

Lovforslaget har været i høring fra den [dd-mm-åå] til den [dd-mm-åå].

[Alfabetisk oplistning af de organisationer og myndigheder, der høres over lovforslaget]

10. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af konsekvenser af lovforslaget

	Positive konsekvenser/mindre udgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner		
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner		
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet		
Administrative konsekvenser for erhvervslivet		
Evt. Ligestillingsmæssige konsekvenser		
Evt. Regionale konsekvenser		
Miljømæssige konsekvenser		
Administrative konsekvenser for borgerne		
Forholdet til EU-retten		
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt X)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

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 Udviklingselskabet By og 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.

Det foreslås at indsætte et § 8, stk. 6, hvorefter selskabet endvidere kan udnytte byggeretten over banearalerne ved Ny Ellebjerg Station, herunder foretage udvikling af Ny Ellebjerg Station samt fornødne ejendomsretlige dispositioner, jf. det foreslåede kapitel 3 c i lov om en Cityring. Med lovforslaget skabes der 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 banearalerne ved Ny Ellebjerg Station.

Ændringen er således en præcisering af Metroselskabet I/S' gældende formålsbestemmelse i § 8, stk. 1, som vurderes nødvendig for at kunne realisere aftalen af 14. oktober 2016, hvorefter selskabet skal udvikle området ved stationen.

Med § 8, stk. 7, sikres udtrykkeligt retligt grundlag for, at Metroselskabet I/S kan oprette datterselskaber eller erhverve andele i andre selskaber med begrænset ansvar i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed.

Det er hensigten, at Metroselskabet I/S skal have mulighed for at oprette et byudviklingselskab til udviklingsopgaven, hvor Metroselskabet I/S kan indskyde byggeretten som værdi. Det er ifølge aftalen af 14. oktober 2016 forudsat, at byggeretten kan realiseres til en anslået værdi af 120 mio. kr. ud fra en forventning om, at udvikling af Ny Ellebjerg Station vil skabe en værdistigning af byggeområdet svarende til 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.

Med § 8, stk. 8, skabes der hjemmel til, at Metroselskabet I/S kan indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udøvelsen af selskabets virksomhed - eksempelvis relateret til udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station.

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

Til § 2

Til nr. 1

Der foreslås indsat et nyt kapitel 3 c i lov om en Cityring omhandlende udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station.

Af den foreslåede § 5 p, stk. 1, fremgår, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at overdrage byggeretten over statens banearaler ved Ny Ellebjerg Station med henblik på gennemførelse af Metroselskabet I/S' udvikling af Ny Ellebjerg Station, jf. den foreslåede § 8, stk. 6, i lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet By & Havn I/S.

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

Det areal, som skal benyttes til udviklingsprojektet, er ikke endeligt geografisk afgrænset. Aftalen af 14. oktober 2016 er indgået på grundlag af et byggeønske på 80.000 etagemeter, som kan anvendes til eksempelvis bolig og erhverv. Det er hensigten, at der udskrives en arkitektkonkurrence, som skal resultere i et endeligt projekt, som således afgrænser byggeområdet præcist og kan danne grundlag for den forventede plangodkendelse fra Københavns Kommune. Banearealets og dermed også byggeområdets præcise størrelse kan således ikke afgrænses på nuværende tidspunkt, og det er derfor nødvendigt at give ministeren en bemyndigelsehjemmel til at overdrage de fornødne statslige arealer, når det præcise behov herfor ligger klart. Sund og Bælt Holding A/S, som har datterselskabet A/S Øresundsforbindelsen, der er ejer af et banearal ved Ny Ellebjerg Station, vil blive inddraget i den praktiske overdragelse af byggeretten over A/S Øresundsforbindelsens banearaler, ligesom selskabet vil blive inddraget i den videre proces omkring udvikling af området, særligt henset til at sikre muligheden for kapacitetsudvidelse af jernbanen.

Det foreslås i § 5 q, at Metroselskabet I/S som grundlag for Københavns Kommunes lokalplanlægning for byggeområdet 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 skal ske på baggrund af en arkitektkonkurrence, og at den skal sikre, at resultatet af arkitektkonkurrencen kan realiseres på grundlag af understøtninger placeret på banearalerne under hensyn til togdriften. Det skal hertil bemærkes, at helhedsplanen ikke har retsvirkning for området ved Ny Ellebjerg Station i forhold til den efterfølgende udarbejdelse af kommune- og lokalplan, men indgår som et forslag til den videre dialog om udviklingen af området.

Der skal ske lokalplansgodkendelse af projektet efter de almindelige regler i planloven, herunder at det er kommunen der skal give de fornødne tilladelser til projektet.

Det foreslås i § 5 r, at Metroselskabet I/S under inddragelse af de relevante ejere af banearealet kan foretage de fornødne understøtninger med henblik på adskillelse af banearealet og det kommende byggeområde til udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station.

Arealet ved Ny Ellebjerg Station, der skal danne grundlag for udviklingen af området, udgøres navnlig af baneinfrastruktur med en intensiv togdrift, der skal fungere effektivt og sikkert under de nye betingelser forbundet med udviklingsprojektet. Det vil derfor være nødvendigt at skabe en klar adskillelse mellem banernes drift og byggeområdet. Hensigten er, at der etableres en barriere i form af et dæk over det eksisterende terræn med understøtninger placeret på banearealet. Adskillelsen etableres af Metroselskabet I/S eller et til byudviklingsopgaven oprettet byudviklingselskab.

Bestemmelsen sikrer, at der kan placeres understøtninger på statens banearealer med henblik på adskillelse af baneareal og byggeområde. Placeringen af understøtningerne skal ske under hensyn til såvel en hensigtsmæssig udvikling af byggeområdet som til togdriften. Bestemmelsen skal derudover sikre, at helhedsplanen udarbejdes under inddragelse af de relevante ejere af banearealerne såsom eksempelvis A/S Øresundsforbindelsen, jf. herom i bemærkningerne vedrørende den foreslåede § 5 q. Det er i den forbindelse hensigten, at Metroselskabet I/S i samarbejde med relevante arealejere indgår aftale om understøtningernes placering, jf. stk. 1.

Det fremgår af den foreslåede § 5, stk. 2, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler efter §§ 14 a og 14 b om forurening og gener fra gennemførelsen af arbejdet i stk. 1.

Byggeriet gennemføres som altovervejende hovedregel efter de almindelige miljøretlige regler om støj og andre gener, ligesom det er planen, at arbejdet alene gennemføres i dagstimerne. For så vidt angår understøtningerne og dækarbejdet bliver det sandsynligvis nødvendigt at udføre dette arbejde om natten. Det skyldes, at der skal bygges henover banearealet, og at togtrafikken her fortsat skal kunne afvikles, samt at det byggeteknisk kan være nødvendigt at foretage visse arbejder, herunder betonstøbninger, i ét stræk. Arbejdet vil i videst mulig omgang foregå inden for de almindelige kommunale støjregler. I det omfang, det af trafikale og byggetekniske hensyn er nødvendigt at sikre byggeriets fremdrift, vil transport-, bygnings- og boligministeren anvende den foreslåede bemyndigelse til at fastsætte regler herom.

Såfremt transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler efter stk. 2, skal der udarbejdes støjkort for det pågældende arbejde, som kan danne grundlag for kompensation, genhusning og overtagelse i relation til naboerne til byggeriet.

Det fremgår af forslaget § 5 s, at denne lovs bestemmelser vedrørende ekspropriation ligeledes finder anvendelse for så vidt angår udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, jf. § 13.

Af § 13 følger, at ministeren har hjemmel til for Metroselskabet I/S at ekspropriere fast ejendom, hvis dette er nødvendigt for at gennemføre projektet. Ekspropriationen 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 ekspropriationen afholdes af Metroselskabet I/S.

Reglerne i § 13 finder anvendelse, idet arealudviklingen betragtes som en del af anlægget af Cityringen. Det er hensigten, at projektet så vidt muligt skal baseres på frivilligt indgåede aftaler, og ekspropriation forventes derfor kun foretaget i det omfang, det er strengt nødvendigt. For at sikre

projektets fremdrift findes det imidlertid nødvendigt med en mulighed for at foretage ekspropriation.

Det foreslås i § 5 t, at Metroselskabet I/S' opgaver, jf. de foreslåede § 5 p, § 5 q og § 5 r, kan varetages af et til byudviklingsopgaven oprettet selskab, jf. de foreslåede § 8, stk. 7 og 8, i lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet By & Havn I/S.

Den nærmere tilrettelæggelse af udviklingsarbejdet er ikke endelig afklaret, men en af mulighederne er, at der oprettes et byudviklingsselskab, og med den foreslåede bestemmelse sikres det, at et sådan udviklingsselskab kan oprettes med henblik på at varetage Metroselskabets udviklingsopgaver.

Til § 3

Det foreslås i § 3, at loven træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende.

Baggrunden herfor er, at Metroselskabet I/S hurtigst muligt skal have juridisk adgang til byggeretten med henblik på igangsættelse af projektet.

Til § 4

Det foreslås, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Bilag

1. Lovforslaget sammenholdt med gældende lov.