

Transport-, Bygnings- og Boligministeriets j. nr. 2017-5044

Udkast af 26. juni 2018

UDKAST

til

Forslag

til

Lov om ændring af lov om en Cityring samt lov om Metroselskabet I/S og Udviklingselskabet
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 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, §§ 8-12 a, § 13, §§ 14 a- 14 b, § 17 samt §§ 17 b - § 17 c finder anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet. Transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at træffe dispositioner i henhold til førnævnte bestemmelser.

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

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

§ 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. § 77, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i eller over vejarealer i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station.

§ 5 t. Kan der ikke opnås enighed med ejere af ledningsanlæg omfattet af § 5 s om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, kan 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, jf. § 5 s.

§ 5 u. Erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af §§ 5 s og 5 t fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, 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 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 området 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 området 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 Udviklingselskabet By & Havn I/S, som senest ændret ved § 4 i lov nr. 657 af 8. juni 2016, foretages følgende ændringer:

1. I § 8 indsættes efter stk. 5:

»*Stk. 6.* Selskabet kan udnytte byggeretten over banearealet 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 udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station.

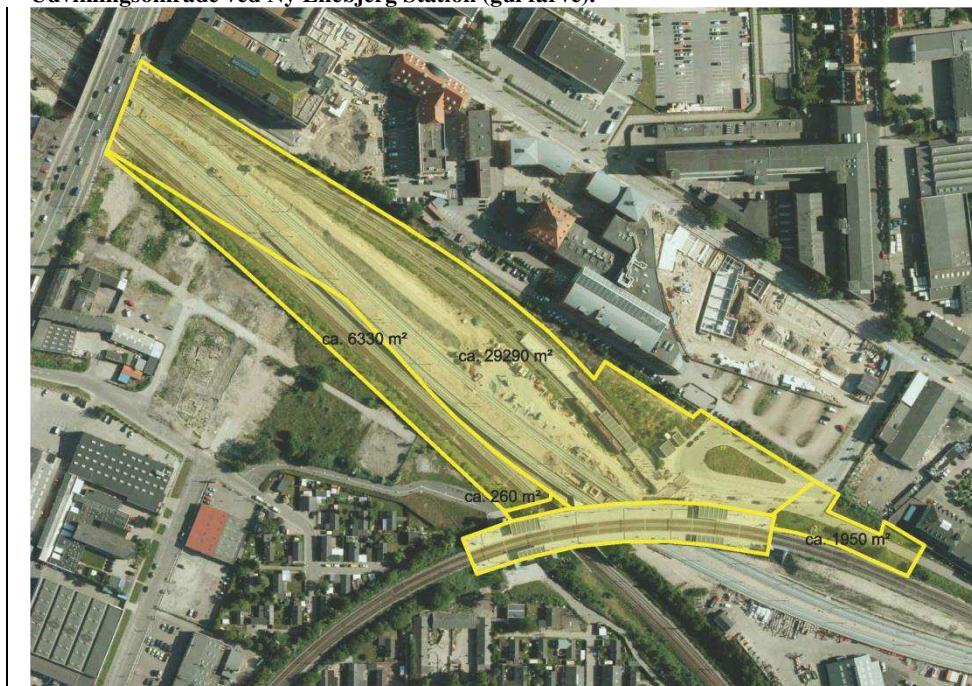
Stk. 8. Selskabet kan indgå samarbejdsaftaler m.v. i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed.«

§ 3

Loven træder i kraft dagen efter offentliggørelse i Lovtidende.

Bilag 1:

Udviklingsområde ved Ny Ellebjerg Station (gul farve).



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. *Indledning og hovedpunkter*
2. *Lovforslagets indhold*
 - 2.1. *Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station*
 - 2.1.1 *Gældende ret*
 - 2.1.2 *Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 2.2. *Overdragelse af byggeretten*
 - 2.2.1 *Gældende ret*
 - 2.2.2 *Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 2.3. *Metroselskabet I/S' ejendomsretlige dispositioner over området*
 - 2.3.1 *Gældende ret*
 - 2.3.2 *Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 2.4. *Rammer for byggemodning af udviklingsområdet samt afskæring af klageadgang*
 - 2.4.1 *Gældende ret*
 - 2.4.2 *Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 2.5. *Datterselskaber og samarbejdsaftaler*
 - 2.5.1 *Gældende ret*
 - 2.5.2 *Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 2.6 *Lokalplanlægning*
 - 2.6.1 *Gældende ret*
 - 2.6.2 *Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
3. *Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige*
4. *Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.*
5. *Administrative konsekvenser for borgerne*
6. *Miljømæssige konsekvenser*
7. *Forholdet til EU-retten*
8. *Hørte myndigheder og organisationer*
9. *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 én 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 Ny Ellebjerg metrostation. Ifølge aftalen er formålet med at nedgrave Ny Ellebjerg metrostation 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 over banearealet ved Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet I/S som et statsligt indskud til finansieringen af projektet. 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.

Endvidere afsættes der 50 mio. kr. fra Metroselskabet I/S' pulje til driftsoptimering. Frederiksberg Kommune indskyder 150 mio. kr. i Metroselskabet I/S til finansiering af udviklingsprojektet. Københavns Kommune indskyder ligeledes 150 mio. kr. i selskabet til finansiering af udviklingsprojektet, og finansierer bl.a. sit bidrag ved salg af arealet "Strømmen", som ligger i forbindelse med Ny Ellebjerg Station. Metroselskabet I/S dækker restbeløbet på 145 mio. kr. via selskabets langtidsbudget.

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.

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 Udviklingselskabet By & Havn I/S.

Som det fremgår af aftalen af oktober 2016, så skal staten overdrage byggeretten over banearealet 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 Metroselskabet I/S forestår udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, hvilket vurderes at generere netto 120 mio. kr., som skal medfinansiere den underjordiske placering af metrostationen ved Ny Ellebjerg.

Indbringer udviklingsprojektet mere end de forventede netto 120 mio. kr., fordeles et merprovenu 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 realiseres, vil mindreindtægten skulle dækkes inden for Metroselskabets langtidsbudget. Metroselskabet I/S skal endvidere afholde alle udgifter, som er nødvendige for udviklingsprojektets realisering, og som under planlægningen og byggemodningen af udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station påføres statslige infrastrukturforvaltere eller statslige selskaber.

Det er hensigten, at Metroselskabet I/S i samarbejde med ejerne af statens banearealer og arealer, som ejes via statslige selskaber, tilrettelægger arbejdet med byggemodning af udviklingsområdet, herunder etablering af et bærende dæk hen over udviklingsområdet. Det er endvidere hensigten, at Metroselskabet I/S og ejerne af banearealerne, samt i fornødent omfang DSB, løbende koordinerer og drøfter projektets fremdrift, eventuelt under inddragelse af transport-, bygnings- og boligministeren således, at arbejdet kan afvikles på en hensigtsmæssig måde.

Med dette lovforslag muliggøres således den statslige finansiering af nedgravningen af metrostationen ved Ny Ellebjerg Station dels ved, at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at overdrage byggeretten over statens banearaler ved Ny Ellebjerg Station vederlagsfrit til Metroselskabet I/S samt ved en præcisering af selskabets formålsbestemmelser således, at selskabet får udtrykkelig hjemmel til at foretage udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station. Samtidig indføres de fornødne hjemler til brug for, at udviklingsområdet kan byggemodnes, herunder at der kan etableres et bærende dæk hen over udviklingsområdet. I forlængelse heraf bemærkes det, at selve udviklingsprojektet endnu ikke er defineret.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station

Udpegningen af Ny Ellebjerg Station som et nyt centralt knudepunkt for jernbanetrafikken i hovedstaden indebærer, at området ved Ny Ellebjerg Station 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 banearalerne ved Ny Ellebjerg Station har således stort potentiale som udviklingsområde. Ydermere kan udvikling hen over banearalerne medvirke til at åbne banearalerne mod den omgivende by, reducere støj fra banelegemet og skabe forbindelser på tværs af banearalet og dermed fjerne den barriere i form af baneterræn, som i dag opdeler Valby.

Udvikling af banearalerne ved Ny Ellebjerg Station skal overordnet set ske ved at bygge hen over de eksisterende spor og på terræn i det omfang, det vurderes muligt og hensigtsmæssigt. Det er forudsat, at der ved etablering af et bærende dæk henover spor kan tilvejebringes et eller flere byggefelter, hvorpå der kan bygges ca. 80.000 etagemeter, som kan anvendes til boliger, erhverv, detailhandel 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 Metroselskabet I/S, som forestår udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station. Som grundlag for Københavns Kommunes planproces for området skal Metroselskabet I/S udarbejde en helhedsplan for omdannelse og udvikling af spor og stationsområderne, som stilles til rådighed for Københavns Kommune. Helhedsplanen kan baseres på en helhedsplankonkurrence initieret af Metroselskabet I/S, som kan omhandle tilstødende udviklingsområder.

Det er hensigten, at Metroselskabet I/S på baggrund af helhedsplanen og efter lokalplansvedtagelse udvikler en bydel på et forretningsmæssigt grundlag. Byggeområdet er endnu ikke geografisk defineret, men forventes at bestå af dels arealet over og omkring sporområdet, samt området over og omkring en fælles stationsfacilitet for S-tog, regional og fjerntog og metro.

Det er hensigten, at Metroselskabet I/S forestår planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, herunder det teknisk grundlag for overdækning af arealer over sporområdet. Når det tekniske grundlag foreligger, er det hensigten, at Metroselskabet I/S skal forestå salg af byggerettigheder eller bebyggelse opført med Metroselskabet som byggherre. Salget skal ske på markedsvilkår, og Metroselskabet I/S forpligtes til at opnå størst muligt nettoprovenu ved salget –

hvad enten der er tale om salg af byggerettigheden eller opført byggeri. Selskabet kan udøve egentlig udviklingsvirksomhed, dvs. deltage med risikovillig kapital i forbindelse med byggeri og efterfølgende drift af byggeriet.

Frasalg af byggerettigheder og bygninger skal ske ud fra forretningsmæssige overvejelser bl.a. under hensyntagen til udviklingen på ejendomsmarkedet med henblik på at opfylde intentionerne i aftalen af oktober 2016 om at indbringe 120 mio. kr., som udgør statens finansieringsbidrag til projektet. Frasalg af byggeretter eller opført byggeri skal således ikke nødvendigvis ske hurtigst muligt, men i den takt, der vurderes forretningsmæssigt mest attraktiv.

Metroselskabets konkurrenceudsatte aktiviteter vil enten skulle drives i juridiske enheder med begrænset ansvar eller i moderselskabet under særlige betingelser. Såfremt konkurrenceudsatte aktiviteter drives i moderselskabet, vil der skulle udarbejdes et regnskabsreglement for selskabet, der tager højde for de økonomiske fordele, der er en følge af den manglende selskabsmæssige udskillelse. Regnskabsreglementet skal således sikre, at der ikke foregår krydssubsidiering af de kommercielle aktiviteter med midler hidrørende fra andre aktiviteter, og at der ved beregning af priser for de kommercielle aktiviteter indregnes den skattebelastning, som private aktører i modsætning til Metroselskabet I/S har.

Metroselskabet I/S kan endvidere indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed. Selskabet vil således have mulighed for at indgå samarbejde med f.eks. By og Havn I/S, investorer og fonde om f.eks. medfinansiering af byggerier.

2.1.1. Gældende ret

Metroselskabet I/S' 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.

2.1.2. 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 Frederiksberg lå hos Metroselskabet I/S og arealudviklingsopgaven lå hos Udviklingsselskabet By og 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 metroatlægget, idet der er tale om udvikling af et stationsområde med en metrolinje, og udviklingsopgaven i øvrigt medfører arbejde på sporarealer, 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 ordlydsfortolkning af Metroselskabet I/S's formålsbestemmelse.

Udviklingsprojektet 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.

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

Det foreslås således, at Metroselskabet I/S kan udnytte byggeretten over banearialet 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. Det foreslås derudover, at selskabet kan oprette datterselskaber m.v.

2.2. Overdragelse af byggeretten

2.2.1. 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 for banearialet ved Ny Ellebjerg Station til Metroselskabet I/S med henblik på selskabets udvikling af området over banearialerne.

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 adkomst til byggeretten.

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

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 er således hensigten, at ministeren herefter – og efter fornøden vedtagelse af lokalplan, jf. afsnit 2.6 – overdrager en byggeret over det pågældende statslige areal til Metroselskabet I/S. Arealet vil på dette tidspunkt være fastlagt som en del af projektudformningen. Der ændres ikke på ejerskabet til det underliggende banearreal. Byggeretten har ikke en værdi i sig selv, men forventes at kunne generere en nettoværdistigning 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 udviklingsprojektet. Ministeren overdrager byggeretten over statens arealer for så vidt de ejes af myndigheder, der er ministeren direkte underordnede, altså Banedanmarks arealer, som forventeligt vil dække det altovervejende arealbehov til udviklingsprojektet.

For så vidt angår de arealer, som ejes via statslige selskaber, eksempelvis A/S Øresundsforbindelsens banearrealer, forudsættes det, at der indgås aftale 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.

Det er hensigten, at de nærmere vilkår for overdragelsen af byggeretten til Metroselskabet I/S over statens arealer og arealer, som ejes via statslige selskaber, vil blive fastsat ved aftale.

Med dette lovforslag får ministeren således bemyndigelse til at overdrage byggeretten over statens banearrealer 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.

2.3. Metroselskabets ejendomsretslige dispositioner

2.3.1. Gældende ret

Efter gældende ret har Metroselskabet I/S ikke klar hjemmel til at råde over den overtagne byggeret, herunder foretage salg af bygninger eller byggemuligheder.

2.3.2 Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

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 udviklingsprojektet skal kunne generere et bidrag til dækning af merudgifterne ved den

underjordiske placering af metrostationen, og at udviklingsprojektet bidrager til en positiv udvikling af området.

Metroselskabet I/S skal forestå planlægning og byggemodning af udviklingsområdet. Der skal endvidere udvikles en bydel på og omkring bane- og stationsarealerne ved Ny Ellebjerg Station på et forretningsmæssigt grundlag. Arealerne består af dels arealet over og omkring sporområdet, dels området over og omkring en fælles stationsfacilitet for S-tog, regional og fjerntog og metro.

For at hensigten med aftalen af 14. oktober 2016 kan efterleves skal Metroselskabet I/S have adgang til at udøve fornødne ejendomsretlige dispositioner, herunder forestå salg på markedsvilkår af byggerettigheder eller bebyggelse opført med Metroselskabet som bygherre.

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 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.

Med lovforslaget får Metroselskabet I/S således ejendomsretlig dispositionsret over udviklingsprojektet, jf. den foreslåede § 8, stk. 6. Det betyder blandt andet, at selskabet har ret til at udvikle og videresælge projektet, som selskabet vurderer det mest fordelagtigt med henblik på minimum at realisere de forudsatte 120 mio. kr. netto, jf. den politiske aftale fra oktober 2016.

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

2.4. Rammer for byggemodning af udviklingsområdet samt afskæring af klageadgang

2.4.1. Gældende ret

Efter gældende ret er det planloven, som udgør den overordnede ramme for kommunernes fysiske planlægning og er med til at skabe rammerne for udviklingsmulighederne i byerne, på landet og langs kysterne. Byggeloven indeholder de overordnede rammer, som gælder for byggeri, og loven skal sikre, at bygninger opføres således at de overholder gældende krav til sikkerhed, brand, sundhed m.v.

Det er endvidere miljøbeskyttelsesloven, som generelt regulerer miljøområdet, og som indeholder de overordnede og generelle krav til luft, vand, affald m.v. Dertil kommer, at lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter (VVM) indeholder regler for miljøvurdering af planer, programmer og konkrete projekter samt regler om inddragelsen af offentligheden m.v.

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

Udgangspunktet er, at udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station udgør et almindeligt byggeprojekt, som er undergivet kommunalbestyrelsens kompetence i henhold til de almindelige regler, som finder anvendelse på byggeprojekter.

Der er dog en række særlige hensyn forbundet med arbejdet med at planlægge og byggemodne udviklingsområdet, da det areal, der skal udvikles hen over, primært består af banespor, tekniske installationer og mindre grus- og græsarealer. I forbindelse med udviklingen af arealet skal der derfor etableres et bærende dæk henover banearealet med understøtninger på banearealet samt tilstødende konstruktioner, som der kan bygge ovenpå. Det kan samtidig blive nødvendigt at forberede kloak-, vand-, el og andre installationer m.v. samt foretage flytning af ledninger. Arbejdet med etablering af bærende dæk samt forberedelse af installationer m.m. udgør byggemodning i bred forstand, og dette arbejde adskiller sig fra det senere arbejde med at bygge boliger m.v. oven på det bærende dæk, da arbejdet i vid udstrækning foregår på eller hen over banearealer i drift. Det er derfor nødvendigt, at der skabes adgang til at bruge en række hjemler i lov om en Cityring på arbejdet med at planlægge og byggemodne udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, jf. nedenfor.

Det skal bemærkes, at det er en klar forudsætning for udviklingsprojektet, at projektet ikke medfører negative konsekvenser for jernbanedriften af permanent karakter eller for banearealernes brugsværdi, herunder for infrastrukturforvalternes muligheder for vedligeholdelse af baneanlæggene.

Det forudsættes, at udviklingsprojektet i udgangspunktet gennemføres 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 og arealer, som ejes 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, vil den ekspropriationsadgang og -proces, der følger af § 13 i lov om en Cityring, blive benyttet. Såfremt det bliver nødvendigt at pålægge byggelinjer, overtage arealer på ejers anmodning, forlods overtage arealer, foretage jordbundsundersøgelser m.m., vil §§ 8-12 a i lov om en Cityring blive benyttet.

I det omfang det bliver nødvendigt, at der indføres særlige støjregler, foreslås transport-, bygnings- og boligministeren at få bemyndigelse hertil ved at anvende § 14 a-14 b og 17 c 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.

Endelig kan det blive nødvendigt under udviklingsprojektet at få adgang til midlertidigt at opnå råderet over offentlig eller privat fællesvej via ekspropriation. Dette skyldes, at konstruktionen af en overdækning over banearealerne er en atypisk og kompliceret konstruktion at etablere i forhold til byudvikling. Ny Ellebjerg Station udgør allerede i dag en væsentlig trafikkorridor for den kollektive trafik i København, hvorfor det er af væsentlig samfundsmæssig interesse at lette muligheden for anlægsarbejdet, herunder at kunne råde midlertidigt over privat og offentlig vej. § 7, stk. 7 i lov om en Cityring vil derfor blive benyttet, i det omfang det vurderes nødvendigt.

Udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station finder sted under usædvanlige omstændigheder med snævre arealforhold, hvor der skal arbejdes på og hen over aktive banearealer, hvor togtrafikken i udgangspunktet skal kunne afvikles under byggeriet. En klage, der standser arbejdet i en periode, kan få meget vidtrækkende konsekvenser for afviklingen af den kollektive trafik i store dele af Københavnsområdet.

For at arbejdet med planlægning og byggemodning af udviklingsområdet kan færdiggøres planmæssigt, uden fordyrelse og med mindst mulig forstyrrelse af banedriften er det derfor nødvendigt, at reglerne om klageadgang, klagemyndighed og opsættende virkning i byggeloven, lov om miljøbeskyttelse, lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter samt planloven afskæres. Dette skyldes, at der efter de nævnte love kan træffes en række afgørelser vedrørende udviklingsprojektet som kan påklages. I forhold til miljøbeskyttelsesloven kan dette f.eks. være tilfældet i forhold til anvendelse af additiver ved betonstøbninger eller genanvendelse af grus og jord til opfyldning. I forhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter kan det f.eks. omhandle afgørelse om VVM-screening. I forhold til planloven kan det f.eks. være retlige mangler m.v. ved lokalplansprocessen.

Med lovforslaget får transport-, bygnings- og boligministeren således adgang til at anvende § 7, stk. 7, §§ 8-12a, § 13, §§ 14a-14b samt §§ 17-17c i lov om en cityring. Dertil kommer, at klageadgangen efter byggeloven, lov om miljøbeskyttelse, lov om miljøvurdering af planer og programmer og konkrete projekter samt planloven afskæres.

Det er ved planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, at oven for nævnte hjemler kan anvendes. Den øvrige gennemførelse af udviklingsprojektet – altså selve opførelsen af boliger, erhvervsejendomme m.m. oven på det bærende dæk - forudsættes gennemført efter de almindelige regler, som regulerer et byggeprojekt.

2.5. Datterselskaber og samarbejdsaftaler

2.5.1. Gældende ret

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

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

Som led i udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station overvejer Metroselskabet I/S at 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 byggeretten som værdi.

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

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 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 muligheden herfor, såfremt en sådan fremgangsmåde findes mest hensigtsmæssig.

Metroselskabet I/S får endvidere mulighed for at indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station. Selskabet vil således have mulighed for at indgå samarbejde med øvrige byudviklingsaktører som eksempelvis Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Samarbejdet vil i alle tilfælde skulle ske i relation til udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station og således have forretningsmæssig sammenhæng hermed.

2.6. Lokalplanlægning

2.6.1. 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 udviklingsprojektet. Reglerne i planloven skal desuden sikre, at den interesserede offentlighed og berørte myndigheder får lejlighed til at kommentere og eventuelt at modsætte sig planens indhold.

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

Byudvikling tæt ved et trafikalt knudepunkt 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 gennemførelse af udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, at Københavns Kommune skal vedtage en ny lokalplan for udviklingsområdet. Til brug for Københavns Kommunes lokalplanlægning skal Metroselskabet I/S udarbejde en helhedsplan for udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station, som stilles til rådighed for Københavns Kommune. Helhedsplanen har ikke retsvirkning for området ved Ny Ellebjerg Station i forhold til den efterfølgende udarbejdelse af kommune- og lokalplan.

Det skal bemærkes, at klageadgang efter planloven afskæres, jf. nærmere om afskæring af klageadgang under afsnit 2.4

3. 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.

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 hos ejerne af statens banearaler og arealer, som ejes via statslige selskaber, 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 netto 120 mio. kr., tilbagebetales de første 50 mio. kr. til Metroselskabet I/S. 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 lokalplansvedtagelse, administration af støjregler og lignende. Der pålægges ikke med lovforslaget kommunerne nye administrative byrder, og der forventes ingen konsekvenser for regionerne.

4. Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.

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

Den underjordiske station vil forbedre omstigningsforholdene for passagerne, når de skal skifte til S-tog og fjern tog, og det er forventningen, at Ny Ellebjerg Station vil komme til at udgøre et trafikalt knudepunkt i København med passagervækst til følge.

En udvikling af området ved banearalerne vil således styrke vækstpotentialet til fordel for indbyggere og erhvervsliv.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

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

Det er hensigten, at arbejdet så vidt muligt gennemføres i dagstimerne. Byggeriet gennemføres derfor som altovervejende hovedregel efter de almindelige miljøretlige regler om støj og andre gener. For så vidt angår selve byggemodningen af udviklingsområdet, herunder understøtninger og dækarbejde, bliver det sandsynligvis nødvendigt at udføre dette arbejde om natten. Dette skyldes, at der skal arbejdes på og hen over banearalet, 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.

7. Forholdet til EU-retten

VVM-direktivet

Lovforslaget indeholder regler, der fortsat gør det muligt at opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (VVM-direktivet), og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmers indvirkning på miljøet (SMV-direktivet).

Aarhus-konventionen

Aarhus Konventionen finder anvendelse på denne lov og lovforslaget lever op til kravene i Aarhus 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.

Det følger af 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. Også denne forpligtelse anses i relation til nærværende lovforslag for at være opfyldt ved dansk rets almindelige adgang til at anlægge et civilt søgsmål.

Efter Aarhus-konventionens artikel 9, stk. 4, må procedurer omfattet af bestemmelsens stk. 1-3 stille tilstrækkelige og effektive retsmidler til rådighed, inklusive foreløbige retsmidler, hvor dette findes passende, der skal være rimelige og retfærdige, betimelige og ikke uoverkommelige dyre.

Processen ved danske domstole forudsættes at leve op til kravene i Aarhus-konventionen. 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 denne lov eller efter love eller regler omfattet af forslaget til § 5 p og § 14 d. I lyset af EU-Domstolens dom af 13. februar 2014 i sag C-530/11, Kommissionen mod Storbritannien, præciseres det i § 5 p, stk. 1, som henviser til Cityringslovens § 17 b, at retten ved søgsmål om forhold vedrørende miljøet, der er omfattet af loven, skal påse, at omkostningerne ved

sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter. Forpligtelsen påhviler samtlige retsinstanser.

Udbudsdirektivet

Udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station er underlagt EU-reglerne vedrørende udbud, herunder direktiv 2004/18/EF (udbudsdirektivet) 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.

8. Hørte myndigheder og organisationer

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

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

9. 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		
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.

Med lovforslagets § 5 p, stk. 1, foreslås det, at Cityringslovens § 7, stk. 7, §§ 8-12 a, § 13, §§ 14 a-14 b, § 17 samt §§ 17 b - § 17 c finder anvendelse i forhold til den del af udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, som vedrører planlægning og byggemodning af udviklingsområdet, og at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at træffe dispositioner i henhold til førnævnte bestemmelser.

Når det med bestemmelsen foreslås, at en række bestemmelser i Cityringsloven finder anvendelse på udviklingsprojektet, og at transport-, bygnings- og boligministeren bemyndiges til at træffe dispositioner efter de nævnte bestemmelser i Cityringsloven, så skyldes dette at der som led i udviklingsprojektet skal etableres et bærende dæk hen over udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, samt at det kan være 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 dette arbejde i vid udstrækning vil foregå på eller hen over selve banearealet, 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 ved stationen som muligt.

Det er derfor nødvendigt, at der skabes adgang til at bruge en række hjemler i Cityringsloven til brug for arbejdet med at planlægge og byggemodne udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, jf. nedenfor. Det er udelukkende ved arbejde med planlægning og byggemodning, at hjemlerne finder anvendelse. Det øvrige arbejde med opførelse af boliger, erhvervsjendomme m.v. oven på det etablerede dæk vil blive reguleret af de almindelige regler, som finder anvendelse på et byggeprojekt.

§ 7, stk. 7, i lov om en Cityring finder anvendelse, da det kan blive nødvendigt at få adgang til midlertidigt at opnå råderet over offentlig eller privat fællesvej via ekspropriation. Dette skyldes, at konstruktionen af en bærende overdækning over banearealerne er en atypisk og kompliceret konstruktion at etablere, og det derfor kan blive nødvendigt i anlægsfasen at anvende offentlig eller privat fællesvej, da Ny Ellebjerg Station udgør en væsentlig trafikkorridor for den kollektive trafik i København.

§§ 8 -12 i lov om en Cityring finder anvendelse, således at der gives adgang til at pålægge byggelinjer, forbud samt forlods overtagelse af ejendom m.v. Det sikres dermed, at de særlige hensyn, der gør sig gældende for jernbanearealer og jernbaneanlægs funktionalitet, kan varetages også i forhold til endnu ikke realiseret byggeri på omkringliggende arealer – om nødvendigt ved at pålægge byggelinjer m.m.

Det bemærkes, at byggelinjepålæg, forbud og forlods overtagelse af ejendom m.m. alene vil ske, hvor dette er nødvendigt af hensyn til realisering af udviklingsprojektet indenfor rimelig tid.

§ 12 a i lov om en Cityring finder anvendelse, således at transport-, bygnings- og boligministeren kan delegerer sine beføjelser efter jernbanelovens § 38 til Metroselskabet I/S til at foretage undersøgelser på private ejendomme uden forudgående retskendelse. Denne adgang er afgørende for at kunne foretage nødvendige geotekniske boreprøver og lignende for at (for)projektere fundering m.v.

§ 13 i lov om en Cityring finder anvendelse, således at ministeren har hjemmel til for Metroselskabet I/S at ekspropriere fast ejendom, hvis dette er nødvendigt for at gennemføre udviklingsprojektet. Der foreligger endnu ikke et konkret projekt, jf. afsnit 2.2., og det kan ikke udelukkes, at udviklingsprojektet vil medføre, at der 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.

Den ekspropriationsadgang og proces, der følger af § 13 i lov om en Cityring, vil blive benyttet. Det vil sige, at 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.

§§ 14 a og 14 b i lov om en Cityring finder anvendelse, selvom byggeriet som altovervejende hovedregel gennemføres efter de almindelige miljøretlige regler om støj og andre gener. Dette skyldes, at det kan blive nødvendigt at udføre dette arbejde om natten, da der skal bygges hen over banearealet, 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 og 14 b til at fastsætte regler herom.

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

§ 17, § 17 b og § 17 c i lov om en Cityring finder anvendelse pga. projektets kompleksitet, størrelse og betydning for at skabe sammenhæng i de omliggende byområder, hvilket gør det hensigtsmæssigt at opretholde muligheden for at delegerer de nødvendige arbejder mellem ministeren, Metroselskabet I/S, DSB, Banedanmark og Københavns Kommune. Dertil kommer, at det kan blive nødvendigt at fastsætte regler om straf og bøde, samt at det bl.a. med henvisning til Aarhus Konventionen er nødvendigt at sikre, at ved søgsmål vedrørende miljøforhold skal retten påse, at omkostningerne ved sagen ikke er uoverkommeligt høje for de berørte parter.

Med lovforslagets § 5 p, stk. 2, 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 endelige udformning samt geografiske udstrækning kunne beskrives. Kortet viser således udelukkende det forventede udviklingsområde, og ikke det endelige geografiske definerede udviklingsområde.

Med lovforslagets § 5 q foreslås det, 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 området ved Ny Ellebjerg Station.

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 er nødvendigt at give ministeren en bemyndigelseshjemmel til at overdrage byggeretten over de fornødne statslige arealer. 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. 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.

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

De overordnede hensigter vedrørende Metroselskabet I/S' udnyttelse af byggeretten er beskrevet i de almindelige bemærkninger afsnit 2.1.

Med lovforslagets § 5 r foreslås det, at som grundlag for Københavns Kommunes lokalplanlægning for udviklingsområdet udarbejder Metroselskabet I/S 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 banearalerne. 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. 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. Klageadgangen efter planloven afskæres dog, jf. afsnit 2.4.2.

Med lovforslagets § 5 s foreslås det, at § 77, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station.

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

Det betyder f.eks., at en ledningsejer, som ejer en ledning, hvor en flytning af ledningen er nødvendiggjort af anlægget af understøtninger m.m. i forbindelse med adskillelse af banearialet og det kommende byudviklingsområde, selv skal betale for flytningen af ledningen.

Den foreslåede bestemmelse anvendes i stedet for lovens § 7, stk. 5, da gæsteprincippet til enhver tid bør fortolkes i overensstemmelse med nyeste retspraksis. Ændres retstilstanden som følge af retspraksis i forhold til det ovenfor beskrevne, vil gæsteprincippet således skulle fortolkes i overensstemmelse med nyeste retspraksis.

Staten v/Banedanmark m.fl. ejer de arealer, hvorpå der forudsættes udviklet hen over, hvorfor f.eks. Banedanmark normalt vil være at betragte som vejmyndighed, jf. § 77, stk. 1 i lov om offentlige veje. Det er imidlertid Metroselskabet I/S, som efter overdragelse af byggeretten over arealerne, forestår udvikling af området, hvorfor Metroselskabet I/S i forhold til det konkrete udviklingsprojekt er at betragte som vejmyndighed. Metroselskabet I/S kan derfor pålægge ledningsejere at omlægge disse i overensstemmelse med § 77, stk. 1 i lov om offentlige veje.

For ledningsarbejder i eller over andre arealer end vejarealer i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station gælder de deklaratoriske regler om gæsteprincippet.

Med lovforslagets § 5 t, stk. 1 foreslås det, at kan der ikke opnås enighed med ejere af ledningsanlæg omfattende af § 5 s om, hvordan planlagte anlægsarbejder på de arealer, hvori eller hvorover ledningerne er anbragt, kan 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 med ledningsejeren om, hvordan planlagte anlægsarbejder hvori og hvorover ledninger er anbragt kan tilrettelægges.

Metroselskabet I/S påtager sig at 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.

Forsyningsledninger er vigtige infrastrukturanlæg, og det er anerkendt i gældende ret, at vejmyndigheder i forbindelse med vejprojekter skal vise hensyn til ledningerne. Formålet med bestemmelsen 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 anlægsarbejde omfattet af § 5 s kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde.

Bestemmelsen indebærer således, at transport-, bygnings- og boligministeren kan gennemføre det planlagte anlægsarbejde, hvis der ikke kan opnås enighed med ledningsejeren om, hvordan anlægsarbejdet kan tilrettelægges under hensyntagen til ledningsejeren. Det forudsættes, at transport-, bygnings- og boligministeren 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. Det fremgår således direkte af loven, at transport-, bygnings- og boligministeren kan påbyde, at ledningsejeren udfører 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.

For ledningsarbejder i eller over andre arealer end vejarealer i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station gælder de deklaratoriske regler om gæsteprincippet.

Med lovforslagets § 5 t, stk. 2, foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren i særlige tilfælde kan udføre de påbudte ledningsarbejder for Metroselskabet I/S' eller ledningsejeren regning, hvor ledningsejeren ikke udfører de påbudte ledningsarbejder og dermed forsinker udviklingsprojektet. Det vil omkostningsmæssigt kunne lægges ledningsejeren til skade, såfremt ledningsejeren ikke udfører eller bistår i forbindelse med ledningsarbejdet, herunder som minimum ved tekniske anvisninger (manglende 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.

Særlige tilfælde kunne f.eks. 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.

I det omfang ledningsarbejder i medfør af §§ 5 s og 5 t måtte udgøre ekspropriation, har lednings- og anlægsejeren efter lovforslagets § 5 u krav på fuld erstatning for et eventuelt tab.

Med lovforslagets § 5 u, stk. 1, foreslås det, at erstatning som følge af en afgørelse truffet i medfør af §§ 5 s og 5 t fastsættes, hvis der ikke kan indgås aftale herom, af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Bestemmelsen er relevant i tilfælde omfattet af §§ 5 s og 5 t, hvor gæsteprincippet i vejlovens § 77, stk. 1, undtagelsesvis måtte være fraveget ved aftale med den konsekvens, at Metroselskabet I/S skal betale for den pågældende ledningsomlægning.

Såfremt det ikke er muligt at løse eventuelle betalingskrav ved aftale, foreslås det med § 5 u, stk. 1, at sådanne eventuelle betalingskrav fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

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

Bestemmelsen medfører, at reglerne i vejlovens § 103 skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen, således 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.

Med lovforslagets § 5 v 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.

Som eksempel på tilkøb kan f.eks. tænkes etablering af en cykelsti over arealet, 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

Med lovforslagets § 14 d, stk. 1, foreslås det at kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning af området 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, ikke kan påklages til anden administrativ myndighed, jf. dog stk. 2.

Klager over afgørelser efter de nævnte love i forbindelse med planlægning og byggemodning af udviklingsprojektet vil således ikke følge de normale regler i de respektive love, men afskæres. Bestemmelsen indebærer dermed, 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 imidlertid fortsat indbringes for domstolene efter de almindelige regler herom. Behandlingen af sagerne er i øvrigt fortsat reguleret af de nævnte love, dvs. at de regler, der gælder for ansøgninger, regler om tilsyn og straf og om fremgangsmåden ved afgørelser ligeledes gælder uændret. Tilsvarende gælder de krav og betingelser, som gælder for tilladelser, dispensationer m.v. efter lovene. Hvor bestemmelserne i de nævnte love indeholder skønsmæssige beføjelser, og hvor der 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 eller sager, hvor ministeren har overtaget kompetencen.

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.

Med lovforslagets § 14 d, stk. 2, foreslås det, at kommunalbestyrelsens afgørelser vedrørende planlægning og byggemodning af området 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.

Med bestemmelsen foreslås, at Metroselskabet I/S, uanset klageafskæringen efter 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 sådan klage ikke har opsættende virkning. Dette foreslås af hensyn til byggeriets fremdrift.

Transport-, bygnings- og bygningsministerens 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 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 2 til loven.

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 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.

Med lovforslagets § 8, stk. 6, foreslås det, at Metroselskabet I/S kan udnytte byggeretten over banearealet 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.

Det er således hensigten, at Metroselskabet I/S skal forestå udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station eller videresælge projektet, og medbestemmelsen kan der således ikke skabes tvivl om retsgrundlaget ved realiseringen af aftalen af 14. oktober 2016, hvorefter selskabet skal udvikle området ved stationen.

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

Med lovforslaget skabes der således 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 banearealerne ved Ny Ellebjerg Station.

Med lovforslagets § 8, stk. 7, foreslås det, at Metroselskabet I/S 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.

Med bestemmelsen sikres det, at Metroselskabet I/S får mulighed for at oprette et byudviklingsselskab 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 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 lovforslagets § 8, stk. 8, 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 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 udviklingsprojektet.

Bilag

1. Lovforslaget sammenholdt med gældende lov.