



30. september 2024

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklings-selskabet By & Havn I/S og lov om trafikkselskaber (Organisering af daglig ledelse og drift af Hovedstadens Letbane I/S, tilpasning af formålsbestemmelsen for Metroselskabets I/S, videreførelse af bolværksejeres forpligtelser, placering af Hovedstadens Letbane I/S i diverse samarbejdsfora m.v.)

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af lov om letbane på Ring 3, lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S og lov om trafikkselskaber (Organisering af daglig ledelse og drift af Hovedstadens Letbane I/S, tilpasning af Metroselskabets I/S' formålsbestemmelse, videreførelse af bolværksejeres forpligtelser og Hovedstadens Letbane I/S' indplacering i diverse samarbejdsfora m.v.) har i perioden fra den 4. juli 2024 til 22. august 2024 (49 dage) været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 4. juli 2024 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 4. juli 2024.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget hørings svar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag. Det bemærkes, at oversigten er tilpasset i forlængelse af enkelte høringsparters orientering om



navneskift, således at høringsparternes nye navne indgår. Høringsparter, som er ophørt, er ikke medtaget.

Der er modtaget hørings svar fra Grundejerforeningen Holmen og Michael Andersen, som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Høringspart	Hørings-svar modtaget	Bemærkninger	Ingen bemærkninger	Ønsker ikke at afgive hørings-svar
Albertslund Kommune	nej			
Brøndby Kommune	nej			
By & Havn I/S		ja		
Dansk Erhverv	nej			
Danske Regioner	nej			
DI Transport	nej			
DSB			X	
Frederiksberg Kommune	nej			
Gladsaxe Kommune	nej			
Glostrup Kommune	nej			
Herlev Kommune	nej			
Hovedstadens Letbane I/S			X	



Hvidovre Kommune	nej			
Høje-Taastrup Kommune	nej			
Ishøj Kommune	nej			
KL	nej			
Københavns Kommune		ja		
Lyngby-Taarbæk Kommune	nej			
Metroselskabet I/S			X	
Movia		ja		
Nordjyske Jernbaner	nej			
Region Hovedstaden	nej			
Region Nordjylland	nej			
Rødovre Kommune	nej			
Trafikselskaberne i Danmark	nej			
Vallensbæk Kommune	nej			

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne høringsvar om udkastet til lovforslag.



Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til det udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne høringssvar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Movia hilser ændringen velkommen

Københavns Kommune giver udtryk for, at lovforslaget indeholder hensigtsmæssige tiltag til at støtte selskabernes udvikling.

Transportministret takker for bemærkningerne

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1. Metroselskabets formålsbestemmelse

Københavns Kommune anbefaler, at muligheden for at Metroselskabet kan lave indledende undersøgelser, miljøvurderinger og projektering af kommende metrolinjer og andre kollektive transportanlæg forudsætter enighed blandt Metroselskabets ejere.

Transportministeriet er enig med Københavns Kommune. De tre ejere af metroselskabet skal være enige før end Metroselskabet kan gå i gang med lave indledende undersøgelser, miljøvurderinger og projekteringer. Københavns Kommunes bemærkning har givet anledning til justering i lovforslagets bemærkninger, se afsnit 3 nedenfor.



2.2.2. Videreførelse af bolværksejernes forpligtelser

By & Havn bemærker at forordningen af 1744 er hjemmelsgrundlag for, at Bro- og Bolværkskommissionen efter sin årlige besigtigelse af bolværker kan henstille over for ejerne af bolværkerne at mangler ved bolværkerne, skal udbedres. By & Havn foreslår at hjemmelsgrundlaget for pantsikkerhed PLA nr. 17048 videreføres og indsættes i lovtæksten, og at der indsættes en overgangsbestemmelse, som sikrer, at de tinglysninger, der henviser til forordningen opretholdes.

Grundejerforeningen Holmen finder sammenfattende, at:

1. Den foreslåede bestemmelse – modsat af, hvad der fremgår af lovforslaget – indeholder en betydelig og ubegrundet udvidelse af den eksisterende gældende regulering, idet den eksisterende regulering, efter grundejerforeningens opfattelse, alene hjemler adgang til at fastsætte en ensartet bolværkshøjde i kanalerne samt til at påse, at ”jord og urenlighed” ikke skylles ud i kanalerne.
2. Den foreslåede bestemmelse mangler helt basale retssikkerhedsgarantier, såsom fx krav om en samlet økonomisk, bygningsteknisk og sikkerhedsmæssig vurdering af det rimelige i, at der kan gives påbud om vedligeholdelse.
3. Der mangler en angivelse af klageadgang og administrativ rekurs.
4. Der mangler en stillingtagen til, om lovens bestemmelser på dette område kan udgøre et indgreb af ekspropriativ karakter.
5. Det er uklart, hvilken status og rolle Bro- og Bolværkskommissionen har, idet lovforslaget tillægger Bro- og Bolværkskommissionen en vidtgående og betydelig beslutningskompetence, uden at der er klarhed om Bro- og Bolværkskommissions legale grundlag, virkefelt og rekursadgang.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det er intentionen med lovforslaget at videreføre gældende ret og dermed ikke pålægge grundejere nye forpligtelser eller give Bro- og Bolværkskommissionen nye beføjelser i forhold til det, som allerede gælder i dag. Det bemærkes i forlængelse heraf, at bestemmelsens to led skal fortolkes uafhængigt af hinanden. Første del af bestemmelsen (§ 9, 1. pkt.) vedrører det at ”slaae eller forfærdige noget Bolværk”, altså det at etablere bolværk. Denne del af bestemmelsen kræver, at Havnemesteren skal give tilladelse til etableringen.



Den anden del af bestemmelsen (§ 9, 2. pkt.) vedrører det at "holde bolværker i stand" altså vedligeholdelsesforpligtelsen. Denne er efter gældende ret ikke begrænset til førømtalte forhold, men derimod formuleret generelt.

Louforslaget er opdateret med hjemmelsgrundlaget for Bro- og Bolværkskommissionen, og rollefordelingen mellem Udviklings-selskabet By & Havn og Bro- og Bolværkskommissionen i forhold til vedligeholdet af bolværker fremgår nu af det ændrede lov-forslag, se afsnit 3 nedenfor.

På baggrund af nærmere undersøgelser er det Transportministe-riets fortolkning, at det er Udviklingsselskabet By & Havn I/S, som, jf. forordningen af 1744, kan meddele påbud overfor ejere af bolværker, at de skal vedligeholde deres bolværker. Den korrekte videreførelse af forordningen er derfor, at det er Udviklingssel-skabet By & Havn I/S, som kan udstede påbud om nødvendigt vedligehold af bolværkerne i Københavns Havn. Udviklingssel-skabet By & Havn I/S er omfattet af forvaltningsloven, jf. lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S § 22 og klager over forvaltningen af Københavns Havn kan indgives til Trafikstyrelsen jf. lovens § 26 og § 27.

Bro- og Bolværkskommissionens rolle er at besigtige bolværkerne i Københavns Havn og årligt rapportere om bolværkernes til-stand til Udviklingsselskabet By & Havn I/S og ejerne af bolvær-kerne.

2.2.3. Øvrige bemærkninger

Movia har foreslået, at de regionale trafikselskaber får en hjemmel svarende til den, der foreslås for Metroselskabet, således at ejerne af trafikselskaberne også får mulighed for at bede et trafikselskab om at foretage indledende undersøgelser, miljøvurderinger og projekteringer

Movia har desuden foreslået en ændring af bestemmelsen om af-grænsning af hovedstadsområdet i § 4 i lov om trafikselskaber og en justering af § 3 b i lov om trafikselskaber om private virksomhe-ders mulighed for tilskud til nye ruter eller ekstra afgang.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at de foreslåede æn-dringer ikke indgår i det udkast til lovforslag, der har været sendt i høring, og ministeriet har på den baggrund ikke bemærkninger til disse. Ministeriet har dog noteret sig Movias ønsker og vil



overveje dem i forbindelse med fremtidige ændringer af lov om trafiksselskaber.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet

I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- § 2, nr. 4, er udvidet, så der nu er indsat tre nye stykker i § 26 i lov om Metroselskabet I/S og Byudviklingsselskabet By & Havn I/S, i stedet for det oprindeligt foreslåede stk. 6 (der nu er blevet det reviderede stk. 8)

»Stk. 6. Udviklingsselskabet By & Havn I/S udpeger en bro- og bolværkskommission for Københavns Havn. Bro- og Bolværkskommissionen skal bestå af to repræsentanter fra Udviklingsselskabet By & Havn I/S hvoraf én skal være forperson, en repræsentant fra Københavns Kommune og tre medlemmer med faglig indsigt i havnekonstruktioner. Bro- og Bolværkskommissionen sekretariatsbetjenes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S. I tilfælde af stemmelighed er forpersonens stemme udslagsgivende.

Stk. 7. Bro- og Bolværkskommissionen besigtiger årligt bolværker og broer i Københavns Havn og udarbejder en rapport til Udviklingsselskabet By & Havn I/S om tilstanden af de enkelte konstruktioner. Udviklingsselskabet By & Havn I/S informerer de enkelte ejere om tilstanden på deres konstruktioner.

Stk. 8. Ejere af bolværk i Københavns Havn skal straks udføre nødvendige vedligeholdelsesmæssige arbejder på bolværket, hvis Udviklingsselskabet By & Havn I/S meddeler dette. Udføres sådanne arbejder ikke straks, kan Udviklingsselskabet By & Havn I/S udføre arbejderne for ejerens regning. Udgifter for Udviklingsselskabet By & Havn I/S til arbejderne kan inddrives ved udpantning.«

- Bemærkningerne til § 2, nr. 1, er ændret, så det fremgår, at der med 'ejerne' menes alle tre ejere af Metroselskabet I/S (Københavns Kommune, staten og Frederiksberg Kommune). Det vil sige alle tre ejere af Metroselskabet I/S skal være enige før end, at Metroselskabet må gå i gang med at



udarbejde en indledende undersøgelse, en miljøvurdering eller en projektering. Desuden kræves, at der før end igangsættelsen af Metroselskabets arbejde er tilvejebragt finansiel hjemmel til afholdelse af Metroselskabets udgifter i forbindelse med opgaven.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.