



HØRINGSNOTAT

Dato [dato]
J. nr. 2017-5044

Resultat af offentlig høring over lovforslag vedr. udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station

1. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til lovforslag vedrørende udvikling af området ved Ny Ellebjerg Station har i perioden den 28. juni 2018 til den 10. august 2018 været i offentlig høring.

Udkast til lovforslag har i samme periode været offentligt tilgængeligt på www.hoeringspotalen.dk.

Følgende myndigheder og organisationer har under høringen afgivet bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Energi, Dansk Erhverv, Dansk Ledningsejerforum, DSB, Freja Ejendomme, HOFOR, Københavns Kommune, Movia og Metroselskabet I/S.

Følgende myndigheder og organisationer har ikke under høringen haft bemærkninger til lovforslaget:

Dansk Arbejdsgiverforening, Dansk Vejforening, Datatilsynet, DMI, Erhvervsministeriet, Forsvarsministeriet, Institut for Menneskerettigheder, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen og Rigsrevisionen.

Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget:

Advokatsamfundet, AdvoNordic Advokatfirma, Akademikernes Centralorganisation, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, AOPA, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arriva Danmark A/S, Arriva Tog A/S, BAT, BAT-Kartellet, Beskæftigelsesministeriet, Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik, Brancheforeningen Dansk Luftfart, Brancheforeningen Danske Advokater, CBRN-Instituttet, Centralorganisationen af 2010 (CO2010), Centralorganisationernes Fællesudvalg (CFU), CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Danish Business Travel Association, Danmarks Jurist- og Økonomforbund (DJØF), Danmarks Naturfredningsforening, Danmarks Statistik, DANSAM, , Dansk Byggeri, Dansk Ejendomsmæglerforening, Dansk Energinet, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Fjernvarme, Dansk Industri (DI), Dansk Jernbaneforbund, Dansk Magisterfor-



ening (DM), Dansk Metal, Dansk Vand- og Spildevandsforening, Danske Boligadvokater, Danske Dagblades Forening, Danske Regioner, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Energi-, Forsynings- og Klimaministeriet, Energiklagenævnet, Energinet.dk, Energitilsynet, Erhvervs- og Selskabsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Finansministeriet, FOA, Frederiksberg Kommune, Funktionærernes og Tjenestemændenes Fællesråd, Hector Rail AB, HK Stat, HK Trafik og Jernbane, Ingeniørforeningen (IDA), Institut for miljø, samfund og rumlig forandring – Roskilde Universitet, ITD, Jernbanenævnet, Justitsministeriet, Kirkeministeriet, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland, Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Kommunal Teknisk Chefforening, KL, Geodatastyrelsen, Kulturministeriet, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Menighedsråd, Landsorganisationen i Danmark (LO), Metroservice A/S, Midttrafik, Miljø- og Fødevarerministeriet, Ministeriet for Børn, Undervisning og Ligestilling, Offentligt Ansattes Organisationer (OAO), Rambøll, Rådet for Bæredygtig Trafik, Skatteministeriet, Social- og Indenrigsministeriet, Statsministeriet, Sund & Bælt Holding A/S, Sundheds- og Ældreministeriet, Sundhedskartellet, Teknisk Landsforbund, Teknologisk Institut, Trafik- og Byggestyrelsen, Uddannelses- og Forskningsministeriet, Udenrigsministeriet, Udlændinge, Integration og Bolig, Udviklingselskabet By & Havn I/S, Vejdirektoratet, Øresundsbro Konsortiet.

2. Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne hørings svar til det fremsatte lovforslag samt Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger hertil. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets bemærkninger er anført med *kursiv*.

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

Dansk Energi

Dansk Energi påpeger, at lovforslagets § 5 s, som henviser til § 77, stk. 1 i vejloven, anvendes på projektet, men at anlægsprojektet ifølge Dansk Energi ikke synes at falde under ”sammensatte anlægsprojekter”. Der henvises endvidere til domspraksis, hvorfor Dansk Energi frygter, at der kan skabes tvivl om retstilstanden.

Det anføres endvidere, at der skal skelnes mellem hvilken type areal en ledning ligger i, og hvorvidt ledningsarbejdet er en del af det kommercielle byudviklingsprojekt, eller en del af anlægget af metrostationen.

Dansk Energi foreslår, at såfremt henvisningen til vejlovens § 77, stk. 1 fastholdes, bør der også henvises til vejlovens § 77, stk. 2 og 3.



Dansk Energi konstaterer endvidere, at § 5 t i lovforslaget lægger op til, at ledningsejere skal "inddrages med henblik på at undersøge, hvordan anlægsarbejde omfattet af § 5 s kan tilrettelægges på den samfundsøkonomisk mest hensigtsmæssige måde". Dansk Energi vurderer, at dette risikerer at medføre en voldsom udvidelse af ledningsejers pligter og dermed påføre ledningsejere urimelige og væsentlige meromkostninger, samt at forslaget risikerer generelt at udvide området for et i praksis fastslået princip, hvilket skaber retslig usikkerhed og kan få omfattende og uoverskuelige økonomiske konsekvenser for ledningsejere generelt.

Overskuddet fra udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station skal medfinansiere nedgravningen af metrostationen ved Ny Ellebjerg Station, og der er således tale om, at udviklingsprojektet finansierer infrastruktur.

Blandt andet som konsekvens af de indkomne høringssvar er bestemmelserne og bemærkningerne i lovforslaget om gæsteprincippet blevet tilpasset. Det fremgår således af den nye affattelse af § 5 s, stk. 1, at "Arbejder på ledninger i eller over arealer i udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, jf. § 5 p, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Metroselskabet I/S under udviklingen af området, betales af ledningsejeren."

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at de tilpassede bestemmelser om gæsteprincippet i § 5 s, § 5 t og 5 u tilstrækkeligt regulerer ledningsarbejder som følge af udviklingsprojektet.

Dansk Erhverv

Dansk Erhverv støtter efter en konkret vurdering de foreslåede tiltag i lovforslaget.

Dansk Erhverv anfører dog, at høringen rejser principielle spørgsmål vedrørende procedure, klageafskæring og delegation i offentlige anlægssager, samt hvorvidt balancen mellem det offentliges adgang til indgreb i privat ejendomsret bl.a. via ekspropriation af hensyn til samfundsinteresser har flyttet sig, og om denne udvikling i alle henseender er hensigtsmæssig

Dansk Erhverv anfører dog, at det ikke i høringsperioden har været muligt at tage stilling til disse mere generelle spørgsmål, hvorfor det foreliggende svar skal betragtes som helt konkret i denne sag.

Dansk Ledningsejerforum

Dansk Ledningsejerforum henholder sig til høringssvaret indsendt af Dansk Energi (jf. ovenfor).



DSB foreslår, at der indsættes tekst i lovforslaget, som lyder: ”Det skal bemærkes, at det er en klar forudsætning for udviklingsprojektet, at projektet hverken medfører negative konsekvenser for jernbanedriften under etableringsfasen eller af permanent karakter...”.

Det fremgår under pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at DSB i fornødent omfang vil blive inddraget i forbindelse med tilrettelæggelse og koordinering af anlægsarbejdet. Som følge af bemærkningen fra DSB tilføjes det under samme afsnit, at der så vidt muligt skal tages hensyn til jernbanedriften under anlægsarbejdet.

DSB ønsker derudover, at det defineres i lovforslaget, hvor meget der under arbejdet må spærres for togtrafikken og under hvilke forudsætninger, samt at følgende tekst indsættes i lovforslaget: ”... togtrafikken kun (som følge af udviklingsprojektet) undtagelsesvis og efter forudgående aftale med DSB må blive påvirket. DSB godtgøres i hvert enkelt tilfælde de hermed forbundne omkostninger”.

Det vurderes ikke hensigtsmæssigt at normere trafikafviklingen ved Ny Ellebjerg Station under anlægsarbejdet i lovforslaget, bl.a. da det færdige projekt endnu ikke er beskrevet og afgrænset. På baggrund af DSBs bemærkning tilføjes det dog under pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at der så vidt muligt skal tages hensyn til jernbanedriften under anlægsarbejdet.

Det tilføjes dog også under pkt. 3.1, at tabte driftsindtægter og andre afledte omkostninger ikke dækkes af udviklingsprojektet.

DSB anfører, at afskæring af klageadgang efter § 14 d i lovforslaget kan få store konsekvenser for togdriften, såfremt afskæringen også gælder DSB. DSB foreslår derfor, at der indsættes en bestemmelse om driftspåvirkende arbejder, som skal lyde: ”Som led i dette arbejde (med at opføre dæk), som foregår på baner i drift, vil der skulle sikres de nødvendige tilladelser hos infrastrukturforvaltere og DSB”.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer ikke, at der er behov for at skrive ind i lovforslaget, at der skal sikres de nødvendige tilladelser, da dette allerede følger af anden lovgivning.

Endelig ønsker DSB, at begrebet ’aften- og natarbejde’ præciseres i de særlige bemærkninger til lovforslaget som værende mellem kl. 22.30-05.00.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer ikke, at det er relevant at definere ”aften- og natarbejde” i lovforslaget.



Freja Ejendomme

Side 5/9

Freja Ejendomme ønsker at blive involveret i Metroselskabet I/S' arbejde med udarbejdelse af helhedsplan for området vedrørende forhold, som har betydning for deres ejendom.

Som følge af bemærkningen fra Freja Ejendomme m.fl. er det tydeliggjort under pkt. 3.4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at Metroselskabet I/S, når det vurderes hensigtsmæssigt, skal inddrage relevante parter i arbejdet med helhedsplanen for området.

Freja Ejendomme finder det bekymrende, at klageadgang i forhold til udviklingsprojektets indledende dele afskæres efter lovforslagets § 14 d, stk.1. Freja Ejendomme vurderer ikke, at afskæring af denne klagemulighed kan begrundes ud fra særlige hensyn til banedriften, da klagemuligheden tidsmæssigt ligger forud for opstarten af byggeprojektet.

Det fremgår af pkt. 3.8.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at afskæring af klageadgang efter en række love er nødvendig dels pga. hensynet til at undgå forstyrrelse af banedriften til og fra København H, dels for at undgå forsinkelser og fordyrelse under realiseringen af udviklingsprojektet.

Freja Ejendomme finder det bekymrende, at lovforslaget, i forbindelse med skønsmæssige vurderinger i relation til en lokalplansproces, lægger op til, at "hensynet til udviklingsprojektet kan indgå med betydelig vægt". Freja Ejendomme vurderer således, at andre parter end Metroselskabet I/S stilles ringere i en lokalplansproces i forhold til andres rettigheder, f.eks. i forhold til en vurdering på baggrund af indsigelser i forbindelse med høring.

Når der efter en lov kan tages hensyn til bygherrens interesser og/eller samfundets interesser i et givet projekt, så er det generelt antaget, at hensynet til projektet kan indgå med betydelig vægt. Dette vil transport-, bygnings- og boligministeren i givet fald også kunne lægge tilsvarende vægt på ved behandling af klagesager.

Freja Ejendomme bemærker, at såfremt Metroselskabet I/S ønsker at erhverve ejendom fra Freja Ejendomme i forbindelse med udviklingsprojektet, forventer selskabet, at dette vil foregå til markedspris. Såfremt dette ikke er tilfældet, anser Freja Ejendomme det for tvangsmæssig overtagelse.

Det endelige projekt er endnu ikke beskrevet eller afgrænset, men det forventes, at der kun i begrænset omfang vil være behov for at anvende andre arealer end statens banearerale til udviklingsprojektet, og dette alene når hensynet til baner i drift eller projektets overordnede indpasning i området ved Ny Ellebjerg Station tilsiger dette. I disse tilfælde vil den ekspropriationsadgang- og proces som følger af § 13 i lov om en Cityring blive anvendt.



HOFOR

Side 6/9

HOFOR påpeger, at den sydlige del af udviklingsprojektet krydser HOFOR's forsyningskritiske ledning "Gåsebækrenden", og at en omlægning af Gåsebækrenden, som følge af etableringen af en overjordisk metrostation syd for banen, vil komme til at koste op mod 100 mio. kr.

HOFOR vurderer endvidere, at såfremt Gåsebækrenden skal omlægges som følge af udviklingsprojektet, vil dette højest sandsynligt koste et trecifret millionbeløb, og at det er usikkert, hvorvidt denne omlægning overhovedet er teknisk mulig.

I forbindelse med oprettelsen af det bærende dæk med betonunderstøtninger på banearealet anbefaler HOFOR derfor, at HOFOR inddrages i den tidlige planlægning, projektering og udførelse af arbejdet for at sikre, at Gåsebækrenden ikke påvirkes.

Som følge af bemærkning fra HOFOR m.fl. er det tydeliggjort under pkt. 3.4.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at Metroselskabet I/S, når det vurderes hensigtsmæssigt, skal inddrage relevante parter i arbejdet med helhedsplanen for området.

HOFOR anfører, at det findes bekymrende, at forslaget § 5 s om vejlovens gæsteprincip foreslås anvendt på et kommercielt udviklingsprojekt.

Overskuddet fra udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station skal medfinansiere nedgravningen af metrostationen ved Ny Ellebjerg Station, og der er således tale om, at udviklingsprojektet finansierer infrastruktur.

HOFOR anfører endvidere, at det bør præciseres, at vejlovens gæsteprincip, kan være fraveget ved aftale, kendelse, ekspropriation m.v.

Blandt andet som konsekvens af de indkomne høringssvar er bestemmelserne og bemærkningerne i lovforslaget om gæsteprincippet blevet tilpasset. Det fremgår således af den nye affattelse af § 5 s, stk. 2, at "Stk. 1 finder ikke anvendelse, hvis andet er særligt bestemt ved aftale, kendelse afsagt af en ekspropriationskommission nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom eller afgørelse truffet af en kommunalbestyrelse efter vandforsyningslovens §§ 37 og 38, jf. § 40."

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at HOFORs anbefaling dermed er imødekommet.

HOFOR ser positivt på bemærkningerne til § 5 t, stk. 1, der beskriver formålet med paragraffen, og anbefaler at dette indskrives eksplicit i lovteksten.



Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurderer ikke, at det er nødvendigt at afspejle bestemmelsens formål i selve lovteksten.

Side 7/9

Københavns Kommune

Københavns Kommune anfører, at forslaget til § 14 d, stk. 1 og 2 om afskæring af klageadgang bør udgå af lovforslaget. Dette skyldes, at Københavns Kommune finder det betænkeligt, at bestemmelsen afskærer borgere m.fl. mulighed for at klage over kommunalbestyrelsens eller en statslig myndigheds afgørelser vedrørende de indledende dele af udviklingen området ved Ny Ellebjerg Station.

Det fremgår af pkt. 3.8.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger, at afskæring af klageadgang efter en række love er nødvendig dels pga. hensynet til at undgå forstyrrelse af banedriften til og fra København H, dels for at undgå forsinkelser og fordyrelse under realiseringen af udviklingsprojektet.

Københavns Kommune vurderer ikke, at byggemuligheden ved Ny Ellebjerg Station er endeligt afklaret og henviser til et tidligere høringssvar fra december 2017, hvoraf det fremgår, at ”I forbindelse med Borgerrepræsentationens godkendelse af aftalen (politisk aftale om nedgravning af metrostationen ved Ny Ellebjerg Station) den 24. november 2016 afgav en samlet Borgerrepræsentationen følgende protokolbemærkning:

”Partierne vil se fordomsfrit på et konkret projekt vedrørende byggeri på statens grund ved Ny Ellebjerg, men forpligter sig med godkendelsen af aftalen ikke til at støtte et projekt af den størrelsesorden, der er nævnt i aftalen, og noterer sig, at indtægten fra denne grund ikke er afgørende for aftalens implementering, jf. aftalens formulering om, at en mindreindtægt fra denne grund skal dækkes indenfor Metroselskabets langtidsbudget.”

Bemærkningen giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

Movia

Movia har ingen bemærkninger til selve lovforslaget, men bemærker følgende:

Movia arbejder i samarbejde med Københavns kommune på at forbedre betjeningen af bl.a. Ny Ellebjerg Station, som konsekvens af at Cityringen åbner i 2019. I den forbindelse overvejes et scenarie, hvor busparkeringen foregår på broen ved Gammel Køge Landevej, hvorfor udviklingsområdet potentielt bliver berørt af dette, da dette kan betyde at broen skal udvides.

Movias svar meddeles Metroselskabet I/S til brug for deres videre planlægning af udviklingsprojektet.



Metroselskabet I/S

Side 8/9

Metroselskabet I/S finder overordnet, at det fremsendte lovforslag er dækkende og skaber de nødvendige rammer for den, mellem selskabets ejere, aftalte udvikling over banearalerne ved Ny Ellebjerg. Derudover har selskabet dog et par bemærkninger.

Metroselskabet foreslår, at der i lovteksten til lovforslagets § 5 q indsættes formuleringen ”og arealer, som ejes via statslige selskaber”, for at sikre, at A/S Øresunds arealer ligeledes indgår i området, hvorpå der kan udvikles, og det økonomiske mål for projektet dermed kan opnås.

Det fremgår af bemærkningerne til § 5 q, at ”For så vidt angår de banearaler, som ejes via statslige selskaber, eksempelvis A/S Øresundsforbindelsens banearaler, forudsættes det, at der indgås aftale om fornøden vederlagsfri overdragelse af byggeret over arealerne”, samt at ”... transport-, bygnings- og boligministeren vil udmønte den praktiske overdragelse af byggeretten over A/S Øresundsforbindelsens banearaler i samarbejde med Sund og Bælt Holding A/S...”.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vurderer, at den citerede lovtekst er tilstrækkelig til at sikre, at statslige selskabers banearaler kan anvendes til udviklingsprojektet.

Metroselskabet anbefaler, at der i § 5 s sikres hjemmel til, at ledningsarbejder i eller over andre arealer end vejarealer, behandles efter de sædvanlige regler om ledningsarbejder. Metroselskabet foreslår derfor, at der i lovforslagets § 5 s indsættes følgende tilføjelse: ”For ledningsarbejder i eller over andre arealer end vejarealer i forbindelse med udviklingen af området ved Ny Ellebjerg Station, jf. § 5 p, stk. 1, gælder de deklaratoriske regler om gæsteprincippet.”

Blandt andet som konsekvens af de indkomne høringssvar er bestemmelserne og bemærkningerne i lovforslaget om gæsteprincippet m.v. blevet tilpasset.

Af den nye affattelse af lovforslagets § 5 s fremgår følgende: ”Arbejder på ledninger i eller over arealer i udviklingsområdet ved Ny Ellebjerg Station, jf. § 5 p, herunder om nødvendigt flytning af ledninger, i forbindelse med arbejder, der iværksættes af Metroselskabet I/S under udviklingen af området, betales af ledningsejeren.”

Det er dermed Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse, at Metroselskabets anbefaling er imødekommet.

Metroselskabet anbefaler endelig, at der i lovforslaget eller i bemærkningerne hertil, indarbejdes, at Metroselskabets ejere skal godkende indskud af risikovillig kapital, på samme vis som det gælder for By & Havn.



Som følge af bemærkningen fra Metroselskabet I/S er der indarbejdet en bemærkning i lovforslagets pkt. 3.9.2 i de almindelige bemærkninger om, at Metroselskabets ejere ved deltagelse med risikovenlig kapital i forbindelse med byggeriet m.v. skal have godkendelse fra alle ejere.

Side 9/9

3. Lovforslaget

Lovforslaget er tilrettet i overensstemmelse med det ovenfor anførte.