

Transport- og Energiminister  
Flemming Hansen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K.

Dato: januar 2007

**Høringsvar vedr. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S**

Med henvisning til høringsbrev af 14. december 2006 vedr. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring samt forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S fremsendes Københavns Kommunes høringsvar.

./.  
Sagen har været forelagt Borgerrepræsentationen den 11. januar 2007.  
Der vedlægges til orientering beslutningsprotokollen fra mødet.

**Bemærkninger til Forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring**

1. Københavns Kommune bemærker i relation til § 4, stk. 1, at kommunen er indstillet på, at sikre den fornødne koordinering vedr. godkendelse af anlægget ved, at der sker en gensidig orientering om indholdet i høringsvaret med henblik på at afklare evt. divergerende synspunkter.
2. Der verserer for de tidligere Metroetaper tvister om forståelsen om det ulovbestemte gæsteprincip, herunder vejlovens gæsteprincip. For det gæsteprincip, som gælder efter vejloven, har tendensen været en udvidelse af, hvad der omfattes af begrebet ”vejformål”. I lovudkastet § 6, stk. 10 (2. punkt) har ministeriet arbejdet med begrebet ”ændring af vejforhold”. For at sikre størst mulig overensstemmelse med seneste afgørelse på området – Taksationskommissionens kendelse af 19. januar 2005 - foreslås bestemmelsen ændret fra ”ændring af vejholdene” til den positive formulering, at gæsteprincippet skal være gældende for omlægninger, ”der – eller i ikke uvæsentlig grad – er begrundet i vejformål”.
3. Københavns Kommune konstaterer, at lovudkastets bilag 2A bør konsekvensrettes således at v/Tove Ditlevsens Plads ændres til v/ Enghave Plads. Med henblik på angivelsen i bilag 2A af hovedarbejdspladserne Øster Søgade og Nørrebroparken indskrives ”evt.” i relation til anlæggelsen af de borede tunneler. Dermed åbnes der mulighed for alternative placeringer.

4. I det lovforberedende arbejde er det oplyst, at omkostningerne ved udeladelse af ovenlys til metrostationer, jf. lovudkastets bilag 2A og bilag 3, og etablering af supplerende røgventilation er af samme størrelsesorden som besparelsen ved ikke at etablere ovenlys med røgventilation. Det er derfor kommunernes opfattelse, at der ved beslutning om den konkrete løsning kan lægges til grund at de to alternativløsninger er økonomisk ligeværdige.
5. Københavns Kommune lægger til grund, jf. lovudkastets bilag 2A, at udgifter til stationsforpladser, herunder cykelparkering, afholdes af metroprojektet. Kommunen er indstillet på, at stille vejarealer, som grænser op til stationsforpladser til rådighed for selskabet, med henblik på anvendelse til cykelparkering eller andre stationsformål.

#### **Bemærkninger til Forslag til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingselskabet I/S**

6. En afgørende forudsætning for Københavns Kommunes engagement i metroprojektet er, at de økonomiske konsekvenser kan fordeles over en længere årrække så der ikke sker en særlig belastning af enkelte år. Kommunen forudsætter derfor, jf. lovudkastets § 5, senest samtidig med den endelige beslutning om igangsætning af metroprojektet, en generel dispensation for kommunens andel af selskabets låneoptagelse til gennemførelse af det i projekterings- og anlægsloven for Cityringen fastlagte projekt, inklusive låneoptagelse til dækning af evt. uforudsete merudgifter i løbet af projektet.
7. Københavns Kommune finder i forbindelse med bemærkningerne § 5, at der bør tilføjes "(evt. nye) selskab" med henblik på, at sikre samstemmende ordlyd i begge lovforslag vedr. det selskab der forestår etablering af metroforbindelsen til Brønshøj, jf. forslag til lov om projektering, anlæg og drift af en Cityring bemærkningerne til § 6.
8. I bemærkningerne til § 6 skal det fremgå, at det anførte beløb for kommunens tilbageførelse af grundskyld bygger på en forudsætning om den nuværende udligningsordning og grundskyldsniveau. Dermed sikres kommunen mulighed for, at rejse sagen, hvis der senere sker ændringer heri fra statens side.
9. Det fremgår af § 15, stk. 8, at Arealudviklingselskabet skal bidrage med 700 mio. kr. til en Nordhavnsvej. Det er kommunens opfattelse, at bidrag til vejen skal indbetales ved

projektets start eller i det omfang dette ikke er tilfældet, at beløbet reguleres i forhold til 2005 p/l.

10. I bemærkningerne til § 15 fremgår det at, ”Kommunen har tillige forpligtet sig til at etablere den nødvendige kommunale infrastruktur til og fra Århusgade-området”. Kommunen skal henvise til principaftalen hvorefter det rettelig skal være ”vejinfrastruktur”.
11. I bemærkninger til lovforslaget er i afsnit 4.3.1. anført, at det af interessentskabskontrakten vil fremgå, at væsentlige dispositioner, som skal forelægges ejerne, vil kræve, at alle tre ejere er enige om beslutningen. Kommunen finder det rigtigst, at dispositionerne nævnes i bemærkningerne, så der ikke er tvivl om hvilke dispositioner der er omfattet.
12. I bemærkningerne til lovforslaget er i afsnit 4.3.3. anført at ”selskabet må således ikke bidrage til infrastrukturen udover, hvad der er normalt for en grundejer...”. Kommunen skal henvise til gældende praksis for så vidt angår Ørestaden.

Det forudsættes tillige, at ministeriet tilretter lovforslagernes bemærkninger på de punkter, hvor kommunen har foreslået ændringer i lovene.

Med venlig hilsen

Ritt Bjerregaard