

Udskrift af forhandlingsprotokollen

for ekspropriationskommissionen

vedrørende anlæg af en Metro til Sydhavnen

74. hæfte

Besigtigelsesforretningen den 27. april 2022

Lokaliteten Sluseholmen

Tirsdag den 27. april 2022 kl. 9.00 samledes kommissionen på Scandic Sluseholmen, Molestien 11, 2450 København SV, for at afholde besigtigelse i anledning af Metro Sydhavn, jf. lov nr. 552 af 6. juni 2007 med senere ændringer.

Til stede var kst. kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, *Sine H. Kjeldsen*, de af transportministeren udpegede medlemmer af kommissionen, *Leif Luxhøj-Pedersen* og *Bjarke Abel*, samt de fra Den Fælleskommunale Liste for Øernes Område udtagne medlemmer, *Helle S. Klausen* og *Jørgen Kjems*.

Endvidere mødte den ledende landinspektør *Karsten L. Willeberg-Nielsen*.

Som repræsentant for Københavns Kommune mødte *Jørgen Poulstrup*.

Til stede fra Københavns Kommune *Caroline Eiler Gotved*, Vejmyndigheden, Teknik- og Miljøforvaltningen, og *Annelise Sørensen*, Planmyndigheden, Teknik- og Miljøforvaltningen.

For Metroselskabet I/S mødte projektleder *Michael H. Persson*, jurist *Anette Pøhl*, landinspektør *Anna Sandmann Pedersen*, landinspektør *Maria Skov Engqvist* og advokat *Hanne Mølbeck*, Bech-Bruun.

Protokollen førtes af fuldmægtig *Ajda Rostami*.

Kst. kommissarius fremlagde brev af 4. marts 2022 fra Transportministeriet, hvori der er givet bemyndigelse til at nedsætte en ekspropriationskommission til afholdelse af supplerende besigtigelsesforretning.

Følgende passede:

Supplerende besigtigelsesforretning

Kst. kommissarius fremlagde endvidere Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 3, Københavns Kommune med tilhørende oversigts- og besig-

tigelsesplan, oversigtsplan dateret 4. februar 2022, CR-ARSH-STAS=Slu-AR-EXP-DWG-204, ver. 2.0, og CR-ARSH-STAS=Slu-AR-EXP-DWG-214, ver. 2.0, dateret den 11. marts 2022.

Metroselskabet fremlagde revideret besigtigelsesplan CR-ARSH-STAS=Slu-AR-EXP-DWG-214, ver. 3.0, dateret den 24. april 2022.

Kst. kommissarius redegjorde for formålet med besigtigelsesforretningen, der er at fastlægge og godkende det af Metroselskabet I/S fremlagte supplerende projekt med de eventuelle ændringer og bemærkninger ekspropriationskommissionen finder er nødvendige. Såfremt det supplerede projekt kan godkendes, vil de nødvendige ekspropriationer blive foretaget på et senere tidspunkt, og efter at transportministeren har givet bemyndigelse hertil.

Forudsætninger

For en nærmere beskrivelse af M4 Sydhavn, herunder forudsætninger for etablering (lovgrundlag, baggrund, kommunal planlægning og tilladelser) samt generel projektbeskrivelse (stationer og skakte, udførelse samt trafik- og ledningsomlægninger m.m.), henvises til udskrift af ekspropriationskommissionens forhandlingsprotokoller, 8. hæfte af 15. november 2016.

Projektbeskrivelse

Det fremlagte projekt for etablering af en metrostation ved Sluseholmen udgør en del af det samlede projekt for etablering af M4 Sydhavn.

Der er den 15. november 2016 afholdt besigtigelsesforretning for Sluseholmen, hvor hele lokaliteten blev behandlet på baggrund af "Forslag til Tekniske bestemmelser v/Sluseholmen". Derudover er der den 30. januar 2017 og den 8. oktober 2021 afholdt supplerende besigtigelsesforretninger på baggrund af "Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 1

Sluseholmen” og ”Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 2 Sluseholmen”.

Ved besigtigelsesforretningen den 15. november 2016 blev der bl.a. til sikring af metrostationen besigtiget for permanent arealerhvervelse af stationsboksens udstrækning.

Nedenstående er et tillæg til de samlede indgreb ved Sluseholmen. Tillægget omfatter kun de dele af metroanlægget, der er ændret i forhold til de tidligere udarbejdede ”Forslag til Tekniske bestemmelser v/Sluseholmen, september 2016”, ”Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 1 Sluseholmen, december 2016” og ”Forslag til Supplerende tekniske bestemmelser nr. 2 Sluseholmen, september 2021”.

Ved besigtigelsesforretningen i november 2016 var udstrækningen af stationspladsen ikke fastlagt, idet det var forudsat, at udstrækningen ville blive fastlagt i forbindelse med tilblivelsen af en ny lokalplan for den kommende stationsplads og udviklingen af området. Besigtigelsesforretningen rummede derfor alene permanent arealerhvervelse til stationsboksens udstrækning.

Sideløbende med den aktuelle ekspropriationsproces for stationspladsen ved Sluseholmen foregår en lokalplanproces for en kommende stationsplads og det omkringliggende område. Der er i den forbindelse foregået en løbende dialog mellem grundejerne, Københavns Kommune og Metroselskabet om bl.a. stationspladsens design, herunder indretning og udstrækning.

Forslaget til lokalplanen forventes sendt i offentlig høring medio april 2022 (er senere ændret til medio maj 2022). Den nye lokalplan forventes at fastlægge muligheden for bebyggelse tæt på stationspladsen, hvorved bl.a. de nuværende adgangsveje til området, parkeringsforhold mv. forudsættes ændret. Der findes flere bestemmelser i tinglyste deklARATIONER på de berørte ejendomme om adgang og parkering, der forventes at bortfalde eller være uaktuelle som følge af lokalplanens realisering.

For sikring af fremtidig drift og vedligehold af den offentlige stationsplads, er det nødvendigt at besigtige for permanent arealerhvervelse til offentlig vej af den del af stationspladsen, der ikke allerede er erhvervet ved ekspropriation. Det er hensigten, at den fremtidige offentlige stationsplads er afgrænset af de fremtidige bygningers facader (dvs. kantzoner) ved terræn.

For den del af stationspladsen, der skal etableres på A/S Øresundsforbindelsens jernbanearaler, sikres ret til etablering af stationsplads, og vejmyndighedens

driftsforpligtelser sikres ved pålæg af servitut om offentlig vej.

For sikring af kørende adgang til den offentlige stationsplads, herunder muligheden for af- og pålæsning (kys & kør) på vendeplads, skal der af trafiksikkerhedsmæssige hensyn besigtiges et areal til privat fællesvej. Arealet til privat fællesvej forventes justeret (dvs. endelig fastlagt), efter aftale med vejmyndigheden, når der foreligger en offentligt bekendtgjort lokalplan for området.

Afgrænsningen mellem den kommende stationsplads og den private fællesvej tilpasses endeligt i forbindelse med lokalplanens færdiggørelse (dvs. fastlægges endeligt, når lokalplanen er offentligt bekendtgjort).

I forbindelse med etableringen af stationspladsen er det desuden nødvendigt at besigtige for yderligere midlertidigt arbejdsareal.

Udvidelsen af stationspladsen indebærer, at 7 ejendomme besigtiges for permanent arealerhvervelse og/eller midlertidigt arbejdsareal. Derudover besigtiges 2 af ejendommene for servitut om offentlig vej og ret til etablering af stationsplads.

Metroselskabets gennemgang

Metroselskabet gennemgik kort historikken vedrørende etableringen af metrostationen ved Sluseholmen.

Metroselskabet udleverede til brug for illustration supplerende materiale under besigtigelsesforretningen.

Metroselskabet har anmodet Københavns Kommune om at udarbejde en lokalplan for området. Lokalplanforslaget skal behandles af Borgerrepræsentationen den 5. maj 2022. Metroselskabet oplyste endvidere, at arealet til stationsplads skal besigtiges til offentlig vej, som skal drives af Københavns Kommune. Endvidere oplyste Metroselskabet, at der bl.a. er planlagt etablering af 300 cykelpladser (krav fra VVM-redegørelsen) samt etablering af en af- og påstigningsplads ved vendepladsen. Af trafiksikkerhedsmæssige årsager er det nødvendigt at etablere en af- og påstigningsplads, da det forventes, at bilerne til og fra metrostationen ellers vil holde på den tilstødende vej Sjællandsbroen.

Af slide 8 i det under forretningen udleverede materiale, fremgår et udsnit af lokalplanforslaget, som endnu ikke er endeligt godkendt, af de fremtidige vejforhold (lokalplanforslagets tegning 3a).

Af slide 9 i det udleverede materiale fremgår et udsnit af bil- og cykelparkering (lokalplanforslagets tegning 4).

Af slide 11 i det under forretningen udleverede materiale, fremgår justeringer af indgreb beskrevet under de særlige bestemmelser og besigtigelsesplan vedrørende matr.nre. 467 og 161d Kongens Enghave, København. Metroselskabet henviste til den fremlagte reviderede besigtigelsesplan CR-ARSH-STA=Slu-AR-EXP-DWG-214, ver. 3.0, dateret den 24. april 2022. Metroselskabet har med e-mail af 25. april 2022 orienteret Kommissarius og de berørte grundejere om disse justeringer.

Fremkomne bemærkninger

Forud for forretningen havde A/S Øresundsforbindelsen fremsendt et skriftligt indlæg med tilhørende bilag af 8. april 2022.

Metroselskabet har på baggrund heraf forud for forretningen fremsendt indlæg af 22. april 2022.

I forlængelse af deres indlæg, spurgte repræsentanter for A/S Øresundsforbindelsen ind til, hvordan Metroselskabet havde taget stilling til de tekniske udfordringer, såsom jernbanetunnelens fugtisolering og bærevne.

Metroselskabets advokat oplyste, at der forventes indgået tekniske aftaler mellem parterne, som regulerer driften af arealerne.

Metroselskabet oplyste, at der vil blive etableret vej-anlæg ovenpå A/S Øresundsforbindelsens tekniske anlæg, og at der allerede er færdselsareal m.v. ovenpå det tekniske anlæg i forvejen.

Københavns Kommune oplyste endvidere, at der muligvis skal ske en forstærkning eller sikring af jernbanetunnellen med tilhørende konstruktioner og anlæg. Metroselskabet må således i nødvendigt omfang forstærke A/S Øresundsforbindelsens anlæg i forbindelse med etableringen af stationspladsen. I det omfang, det ikke kan reguleres ved ekspropriation, skal der indgå en teknisk aftale om dette mellem de tre parter (Københavns Kommune, Metroselskabet og A/S Øresundsforbindelse), som både beskriver de eventuelle konstruktionsmæssige forstærkninger af A/S Øresundsforbindelsens anlæg, som er nødvendige for at anlægget kan opretholde sin fulde funktionalitet i samskønt med stationspladsen, og de efterfølgende driftsmæssige forhold, som er nødvendige at sikre for at kunne vedligeholde både A/S Øresundsforbindelsens anlæg, stationspladsen og veje m.m.

Repræsentanter for A/S Øresundsforbindelsen bemærkede, at Metroselskabet bør tage hensyn til A/S Øresundsforbindelsens fulde rådighed over tunnelen, hvorfor en permanent arealerhvervelse ikke kan

imødekommes. A/S Øresundsforbindelsen kan heller ikke leve med de begrænsninger, som vil forekomme ved pålæg af servitutbestemmelsen om offentlig vej for den del af stationspladsen, der skal etableres på deres jernbanearealer.

Der blev endvidere af A/S Øresundsforbindelsens repræsentanter sat spørgsmålstejn ved hjemmelsgrundlaget for ekspropriation, og om kravet om nødvendighed og aktualitet samt proportionalitet er opfyldt i nærværende sag. I sammenhæng med hjemmelsspørgsmålet anførte A/S Øresundsforbindelsens repræsentanter endvidere spørgsmål om kommissionens kompetence i sagen. A/S Øresundsforbindelsen anførte bl.a., at der ikke er det nødvendige hjemmelsgrundlag til, at kommissionen kan foretage indgreb på A/S Øresundsforbindelsens arealer, idet disse arealer allerede er eksproprieret til brug for A/S Øresundsforbindelsen.

Metroselskabets advokat Hanne Mølbeck oplyste på vegne af Metroselskabet, at dagens forretning kun var en besigtigelsesforretning, hvorfor den lovmæssige del med retsvirkningerne først vil indtræde ved en ekspropriationsforretning. Derudover har Metroselskabet i medhør af Lov om en Cityring (lov nr. 552 af 6. juni 2007) det nødvendige hjemmelsgrundlag til ekspropriation, jf. Cityringlovens § 13.

Som det fremgår af Metroselskabets indlæg af 22. april 2022 etablerer Metroselskabet stationspladser ved alle metrostationerne. Stationspladserne har en særlig betydning for Cityringen og er udformet således, at bl.a. passagererne kan få gennemblik og overblik, ligesom de sikrer tilgængelighed og sammenhæng med det øvrige offentlige vejnet, idet man skal kunne bevæge sig uhindret på stationspladserne, og der skal være mulighed for enkle, overskuelige skift mellem transportmidlerne. Dertil kommer, at der ofte etableres anlæg til brug for passagerne, herunder cykelstativer. Stationspladserne er en del af stationsanlæggene og anlægges af hensyn til driften af Cityringen. Stationspladserne får status som offentlig vej, hvilket bl.a. indebærer, at kommunerne forestår drift og vedligeholdelse som vejmyndighed, ligesom stationspladserne administreres af kommunerne i henhold til vejloven (lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje med senere ændringer). Der er tale om en grundlæggende rollefordeling mellem Metroselskabet og kommunerne, som sikrer, at Metroselskabet driver og vedligeholder konstruktionerne under terræn og enkelte tekniske elementer i terræn (elevators, trapper og lign.), mens kommunerne driver og vedligeholder stationspladserne, ligesom de øvrige offentlige veje og

pladser i kommunerne. Det har ved anlægget af Cityringen været forudsat, at kommunerne skulle overtage driften af stationspladserne, jf. bl.a. lovbemærkningerne til cityringlovens § 17, stk. 4, som er gengivet i Metroselskabets brev af 22. april 2022. For at imødekomme A/S Øresundsforbindelsens ønske om ikke at miste deres ejendomsret til de berørte arealer, har vejmyndigheden accepteret, at stationspladsen udlægges som offentlig vej ved servitut, da A/S Øresundsforbindelsens konstruktion er placeret under arealerne og dermed kan anses som "særlige forhold" i vejlovens § 61's forstand. Hvis arealet ikke bliver udlagt som offentlig vej, kan Københavns Kommune ikke varetage drift og vedligeholdelse og sikre, at stationspladsen bliver administreret som alle de øvrige pladser i kommunen.

Metroselskabet vil tilpasse pladsbehovet frem mod ekspropriation. Endvidere anførte Metroselskabets advokat, at der ikke er tale om store ændringer af den faktiske arealanvendelse i området ved at foretage disse ønskede indgreb, idet hovedparten af de berørte arealer i forvejen tjener som parkerings- eller færdselsarealer.

Hvad angår jernbanesikkerhed anførte Metroselskabets advokat, at det er forudsat, at der indgås en aftale om gensidig respekt, samt eventuelle øvrige aftaler, mellem Metroselskabet, A/S Øresundsforbindelsen og Københavns Kommune.

Metroselskabet bemærkede i øvrigt, at de tekniske oplysninger som A/S Øresundsforbindelsen havde fremlagt til forretningen samt i deres skriftlige indlæg, vil gavne dialogen mellem parterne.

Københavns Kommune oplyste, at den eneste ændring servitutbestemmelsen om offentlig vej vil udløse for A/S Øresundsforbindelsens vedkommende er af formel karakter, idet A/S Øresundsforbindelsen fremover skal søge om gravetilladelse og lignende hos Københavns Kommune, hvilket de vil kunne få på vilkår om, at stationspladsens funktionalitet opretholdes i graveperioden.

Repræsentanter for A/S Øresundsforbindelsen bemærkede, at de generelt havde brug for mere klarhed, og at de gerne vil fastholde fuld ejer- og råderet over deres areal. De oplyste, at Metroselskabet godt måtte bruge pladsen, så længe A/S Øresundsforbindelsen havde råderet over jernbanetunnelen. Endvidere blev det oplyst, at de ikke havde noget imod etableringen af cykelparkering og p-pladser, så længe A/S Øresundsforbindelsen har mulighed for at vedligeholde tunnelen.

Københavns Kommune oplyste, at de gerne vil indgå i yderligere dialog vedrørende indholdet af den aftale, der skal indgås i forbindelse med, at arealet skal drives som offentligt vejareal.

Repræsentanter for A/S Øresundsforbindelsen bemærkede, at såfremt arealerne bliver anvendt som offentlig vejareal, er de nødsaget til at spørge Københavns Kommune fremover i forbindelse med vedligeholdelsesarbejder m.v. A/S Øresundsforbindelsen mener, at der er andre muligheder, og henviser i forlængelse heraf til kravene om nødvendighed og proportionalitet i forbindelse med ekspropriationer.

Endvidere oplyste repræsentanter for A/S Øresundsforbindelsen, at de på baggrund af Metroselskabets indlæg af 22. april 2022, som er omfattende og først forelå få dage inden besigtigelsesforretningen, samt Metroselskabets og kommunens svar på mødet, ønskede at fremsende supplerende skriftlige indlæg - i forlængelse af tidligere fremsendt indlæg - inden kommissionen træffer beslutning i sagen.

Dette blev efter omstændighederne accepteret af kommissionen, idet denne del af sagen dog også ville blive drøftet internt i kommissionen efter lodsejermødet. Kommissionens endelige beslutning vil dog afvente fremsendelsen af A/S Øresundsforbindelsens supplerende indlæg.

Repræsentant fra HOFOR oplyste, at HOFOR har en pumpestation liggende på matr.nr. 469 Kongens Enghave, København. Der skal i stedet etableres en ny pumpestation et andet sted, og HOFOR er i god dialog med grundejerne om dette, men aftalerne er ikke på plads. Det er vigtigt for HOFOR, at den servitutsikrede vejret til pumpestationen opretholdes både permanent og midlertidigt, indtil pumpestationen er flyttet.

Endvidere gjorde HOFOR opmærksom på, at der kan forekomme snitflader i forbindelse med en eventuel forstærkning af A/S Øresundsforbindelsen jernbanetunnel, da HOFOR har en række ledninger liggende i området.

Metroselskabet oplyste, at de vil se nærmere på dette, når de går i gang med klarlægningen af den tekniske løsning, og at Metroselskabet forventer, at stationen og stationspladsen skal være færdig i 2024.

Repræsentant fra Udviklingsselskabet By & Havn oplyste, at de permanente arealerhvervelser til stationsplads (både de tidligere besigtigede og de aktuelt besigtigede) af det inddæmmede / den opfyldte del af Fordgraven (umatrikuleret del af søterritoriet) vil

efterlade nogen uhensigtsmæssige restarealer uden sammenhæng med andre arealer ejet af By & Havn, som bliver vanskelige at udnytte rationelt.

Metroselskabet oplyste, at restarealet, der grænser op til matr.nre. 377a og 377d Kongens Enghave, København, skal bruges til den nordligste del af en vandkanal, som skal administreres af Udviklingsselskabet By & Havn, men at Metroselskabet frem mod en ekspropriation vil vurdere muligheden for, at det trekantede restareal mellem den permanente kajkant mod Fordgraven, arealet angivet til permanent arealerhvervelse til stationsplads, og matr.nr. 161a Kongens Enghave, København, inddrages som en del af den permanente arealerhvervelse til stationsplads.

Supplerende bemærkninger fra A/S Øresundsforbindelsen og Metroselskabet

A/S Øresundsforbindelsen har efter mødet fremsendt supplerende bemærkninger af 11. maj 2022, 17. juni 2022 og 30. juni 2022 til kommissionen. Metroselskabet har efter mødet fremsendt supplerende bemærkninger af 3. juni 2022 og 24. juni 2022 til kommissionen.

Det fremgår, at A/S Øresundsforbindelsen fortsat finder, at der ikke foreligger den nødvendige lovhjemmel til ekspropriation vedrørende A/S Øresundsforbindelsens arealer, idet arealerne allerede er eksproprieret til fordel for A/S Øresundsforbindelsen. I det omfang at A/S Øresundsforbindelsen eventuelt kan acceptere indgreb på arealerne til fordel for metroen, må det baseres på aftale imellem parterne. A/S Øresundsforbindelsen anfører bl.a., at en stillingtagen til sagen indebærer en - for Kommissarius - principiel stillingtagen til anlægsloves generelle retsvirkninger samt eventuelt også til en lovkonflikt i form af et sammenstød mellem forskellige anlægslove og de hensyn, som er varetaget heri, ligesom der i tilknytning hertil opstår et principielt spørgsmål om Kommissarius kompetencer. Grundlæggende er det A/S Øresundsforbindelsens opfattelse, at en eventuel ekspropriation i det hele taget vil hvile på et usædvanligt uklart hjemmelsgrundlag.

A/S Øresundsforbindelsen bestrider i det hele, når Metroselskabet i sit brev af 3. juni 2022, pkt. 1.4, anfører, at de ønskede indgreb generelt har karakter af almindelige vejarbejder/belægningsarbejder, og at der ikke er risiko for, at A/S Øresundsforbindelsens konstruktion påføres skade eller lider overlast i forbindelse med etableringen eller ved den efterfølgende brug og drift af stationspladsen m.v. Det bestrides i øvrigt, at indgrebene er af beskeden karakter, jf. Metroselskabets bemærkning i brev af 3. juni 2022. Disse udsagn

er forkerte og i modstrid med de tekniske og faktiske oplysninger fremlagt af A/S Øresundsforbindelsen. Selv ethvert mindre/almindeligt monterings- eller anlægsarbejde kan potentielt forvolde skade på Øresundsbanens jernbanetunnelkonstruktion, hvoraf skaderne oftest først kan konstateres over tid. A/S Øresundsforbindelsen er som ejer og konstruerende bygherre bedst egnet til at iagttage alle sikkerhedsforskrifter i den sammenhæng og til at beskytte tunnelkonstruktionen. Ligeledes er A/S Øresundsforbindelsen forpligtet hertil, og det bemærkes, at A/S Øresundsforbindelsen ikke kan overlade ansvaret for overholdelsen heraf til hverken Metroselskabet, Københavns Kommune eller anden tredjepart, jf. Lov om Sund og Bælt.

Der henvises i øvrigt til det under forretningen den 27. april 2022 anførte.

Metroselskabet anfører bl.a. i deres supplerende bemærkninger, at der i Cityringloven er den fornødne lovhjemmel til ekspropriation vedrørende også A/S Øresundsforbindelsens arealer. At de berørte arealer tilsyneladende tidligere er erhvervet af A/S Øresundsforbindelsen ved ekspropriation, indskrænker ikke Metroselskabets ret til at ekspropriere i medfør af Cityringlovens § 13, og det skal påpeges, at der i Cityringlovens § 13 henvises til ekspropriationsprocesloven. Der kan således gennemføres en lang række indgreb ved ekspropriation, herunder servitutpålæg og ret til at forstærke A/S Øresundsforbindelsens konstruktion, såfremt det skulle vise sig nødvendigt, og parterne ikke kan indgå aftale herom. Selvom det er Metroselskabets vurdering, at anlægget og tilstedeværelsen af stationspladsen m.v. ikke vil påføre A/S Øresundsforbindelsens konstruktion skade eller overlast, ser Metroselskabet frem til at drøfte projektet for stationspladsen nærmere med A/S Øresundsforbindelsen, således at det nærmere kan overvejes, om der skal være trafikbegrænsninger, eller om det er nødvendigt at forstærke A/S Øresundsforbindelsens konstruktion. Dette kan i givet fald gennemføres efter aftale, eller Metroselskabet kan ved ekspropriation erhverve ret til at forstærke konstruktionen. Metroselskabet er også indstillet på at sikre, at flugtvejene ved A/S Øresundsforbindelsens konstruktion friholdes, og dette kan fx sikres ved indgåelse af en teknisk aftale med Københavns Kommune.

Metroselskabet anfører endvidere, at der som nævnt på den supplerende besigtigelsesforretning den 27. april 2022 skal indgås aftaler vedrørende en række forhold:

- Der skal indgås en aftale mellem Metroselskabet og A/S Øresundsforbindelsen om "gensidig respekt" af parternes respektive anlæg og koordinering af jernbanesikkerhedsmæssige forhold. Parterne skal kende de restriktioner, der skal iagttages af hensyn til parternes respektive anlæg, og det skal koordineres, hvorledes samarbejdet skal fungere fremadrettet.
- Der skal indgås en teknisk aftale mellem A/S Øresundsforbindelsen og Københavns Kommune om driftsforhold, således at det er reguleret, hvorledes A/S Øresundsforbindelsen skal forholde sig, når selskabet fx skal vedligeholde konstruktionen, og hvilke hensyn Københavns Kommune skal tage til konstruktionen, når kommunen administrerer stationspladsen.

Som nævnt på den supplerende besigtigelsesforretning ligger størstedelen af de højereliggende metrostationskonstruktioner i offentlig vej og er omfattet af lignende aftaler, som har fungeret upåklageligt siden 2002. Det kan særligt nævnes, at Metroselskabet flere steder har højereliggende konstruktioner beliggende i offentlig vej, som kan sammenlignes med A/S Øresundsforbindelsens. Disse er sikret ved bl.a. begrænsninger i den tekniske aftale med Københavns Kommune.

Der henvises i øvrigt til det under forretningen den 27. april 2022 anførte.

Kommissionens overvejelser og beslutninger

Kommissionen har indledningsvis drøftet det af Metroselskabet forelagte supplerende projekt på mødet den 27. april 2022. Kommissionen har dog afventet brevvekslingen med supplerende bemærkninger fra A/S Øresundsforbindelsen og fra Metroselskabet, inden kommissionen har truffet endelig beslutning i sagen. De sagsakter, der er fremkommet fra A/S Øresundsforbindelsen og Metroselskabet efter forretningens afholdelse har således været rundsendt til kommissionen.

Kommissionen har følgende bemærkninger i sagen:

Kommissionen har noteret sig, at besigtigelsesmateriale er udarbejdet i overensstemmelse med det udkast til forslag til lokalplan, kommuneplantillæg og miljørapport for Sluseholmen Stationsområde, som Københavns Kommune har udarbejdet i marts 2022 (behandlet på møde i Teknik- og Miljøudvalget d. 4. april 2022 og af Borgerrepræsentationen på møde d. 5. maj 2022), herunder fsva. afgrænsning og typer af vejarealer, jf. udkastet til lokalplanforslagets kortbilag "Tegning 3a -Veje".

Kommissionen har endvidere noteret, at der i forbindelse med omhandlede besigtigelsesforretning er opstået en konflikt mellem A/S Øresundsforbindelsen og Metroselskabet, mens øvrige lodsejere ikke har haft indsigelser mod projektet.

Kommissionen lægger generelt vægt på, at der i en situation som denne, hvor to anlæg berører hinanden, er en gensidig forståelse mellem parterne og deres respektive anlæg. Kommissionen finder det overraskende og uheldigt, at to offentlige selskabet, som begge henholdsvis er ejet af staten/delvis ejet af staten, og som i øvrigt relaterer sig til samme ressortministerium (Transportministeriet), ikke indtil nu har formået at indgå i et konstruktivt samarbejde omkring en teknisk løsning af den konkrete sag.

For så vidt angår den af A/S Øresundsforbindelsen rejste hjemmelsproblematik m.v., finder kommissionen, at det forhold, at der tidligere er sket ekspropriation til fordel for A/S Øresundsforbindelsen af de pågældende arealer, ikke i sig selv afskærer kommissionen fra nu at foretage en ny ekspropriation vedrørende anlæg af Metro til Sydhavnen, jf. Cityringslovens § 13, i dette tilfælde til etablering af stationsplads og adgangsvej til stationen. Det afgørende er, om der er "plads" til begge anlæg, og om betingelserne for at ekspropriere i øvrigt er opfyldt, herunder med hensyn til interesseafvejning. Der henvises endvidere til ekspropriationsprocesloven, herunder lovens §§ 1-2, § 7a, og §§ 11-15.

Det forhold, at A/S Øresundsforbindelsen har en jernbanetunnel, som selvfølgelig også i fremtiden skal kunne fungere fuldt ud, betyder ikke nødvendigvis, at der ikke kan ligge stationsplads og vej oven over tunnelen. Kommissionen er da også bekendt med, at der er mange steder, hvor veje og baner, herunder også letbaner og metro, må "deles" om arealer ved krydsninger m.v., herunder bl.a. ved stationsforpladser, broer/tunneler m.v. Det gælder også for Øresundsbanens krydsninger af Banedanmarks spor ved Sydhavn station og af krydsninger med vejarealer ved P. Knudsens Gade, Vasbygade og Sjællandsbroen. Men der skal være sikkerhed for, at A/S Øresundsforbindelsens jernbanetunnel er konstrueret, så der ikke opstår en sikkerhedsrisiko. Der er behov for undersøgelser vedrørende en eventuel forstærkning af jernbanetunnelen, hvilket der også er enighed om.

Kommissionen finder ud fra det foreliggende og ud fra en samlet vurdering, at det både er nødvendigt og aktuelt, at der etableres stationsplads (ved servitut om offentlig vej) og adgangsvej (som privat fællesvej) oven

over A/S Øresundsforbindelsens jernbanetunnelen på det pågældende sted.

Kommissionen finder imidlertid ikke, at der er tilstrækkeligt grundlag for at ekspropriere permanent areal (arealerhvervelse) til offentlig vej fra A/S Øresundsforbindelsen til stationsplads. Formålet med etableringen og driften af stationsplads må kunne opfyldes ved at pålægge en servitut om offentlig vej i forbindelse med etablering af stationsplads på A/S Øresundsforbindelsens areal.

Kommissionen har endvidere noteret sig, at Metroselskabet bl.a. har udtalt, at der efter Metroselskabet opfattelse skal indgås flere aftaler, herunder bl.a. følgende:

Der skal indgås en aftale mellem Metroselskabet og A/S Øresundsforbindelsen om "gensidig respekt" af parternes respektive anlæg og koordinering af jernbanesikkerhedsmæssige forhold. Parterne skal kende de restriktioner, der skal iagttages af hensyn til parternes respektive anlæg, og det skal koordineres, hvorledes samarbejdet skal fungere fremadrettet.

Der skal indgås en teknisk aftale mellem A/S Øresundsforbindelsen og Københavns Kommune om driftsforhold, således at det er reguleret, hvorledes A/S Øresundsforbindelsen skal forholde sig, når selskabet fx skal vedligeholde konstruktionen, og hvilke hensyn Københavns Kommune skal tage til konstruktionen, når kommunen administrerer stationspladsen.

Kommissionen skal på den baggrund opfordre A/S Øresundsforbindelsen og Metroselskabet til at indgå i videre drøftelser og i samarbejde søge at finde tekniske løsninger. Københavns Kommune bør i nødvendigt omfang inddrages i dette arbejde, idet det er forudsat, at det er Københavns Kommune, der ligesom ved andre metrostationer i København, fremover skal forestå driften af stationspladsen.

Kommissionen er opmærksom på, at Metroselskabet har en tidsmæssig "bagkant" for at kunne nå at etablere stationsplads m.v. inden metroen til Sydhavnen skal åbne i 2024.

Det bemærkes, at besigtigelsen udgør en prøvelse af projektet, og at det først er ved ekspropriationsforretningen, at de konkrete indgreb besluttet med deraf følgende retsvirkninger. (Det bemærkes, at ekspropriationsforretningen først kan afholdes, når transportministeren har givet bemyndigelse hertil, jf. ekspropriationsproceslovens § 14).

Kommissionen godkender herefter projektet med ovenstående bemærkninger, idet der fastsættes følgende særlige bestemmelser:

Særlige bestemmelser

De to tunnelrør på M4 Sydhavn har samme stationeringslinje. Stationeringslinjen har startpunkt ved afgreningskammeret ved Havneholm skakt på Banedammarks areal nordvest for Vasbygade med stigende stationering mod Sydhavnen og Ny Ellebjerg. Sporene set fra afgreningskammeret mod Sydhavn/Ny Ellebjerg starter i st. 0.

Følgende forkortelser er brugt som betegnelse for stationeringsside:

h.s. = højre side

v.s. = venstre side

b.s. = begge sider

Den enkelte ejendom er stationeret i forhold til dens samlede udstrækning på planerne.

Ejendommene er anført i følgende rækkefølge:

Ejendomme, der berøres af andre indgreb end servitut om metro, og som eventuelt også får pålagt servitut om metro

St. 2.387 - 2.481 b.s.

Matr.nr. 377a Kongens Enghave, København, Sluseholmen 3.

Ejendommen har tidligere været besigtiget. Der besigtiges nu med henblik på følgende nye eller ændrede indgreb på ejendommen.

Arealer

Der eksproprieres permanent et areal til offentlig vej, stationsplads.

Øvrige forhold

"Særligt indgreb": Der eksproprieres en ikke stedfæstet færdselsret over ejendommen til metrostationen. Færdselsretten forventes stedfæstet når der foreligger en offentligt bekendtgjort lokalplan for området.

St. 2.423 - 2.559 b.s.

Matr.nr. 161a Kongens Enghave, København, Frederikskaj 2A.

Ejendommen har tidligere været besigtiget. Der besigtiges nu med henblik på følgende nye eller ændrede indgreb på ejendommen.

Arealer

Der eksproprieres permanent et areal til offentlig vej, stationsplads.

Der eksproprieres et areal til privat fællesvej (forbliver under ejendommen), til offentlig adgang til stationsplads, herunder afsætningspladser.

Der eksproprieres midlertidigt et areal til arbejdsareal.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Der eksproprieres en ikke stedfæstet færdselsret over ejendommen til metrostationen. Færdselsretten forventes stedfæstet når der foreligger en offentligt bekendtgjort lokalplan for området.

Servitutter

Deklaration om vejudlæg, tinglyst den 11. december 2019, eksproprieres permanent. Deklarationen vedrører udlæg af privat fællesvej til sikring af midlertidig adgang for matr.nr. 161d Kongens Enghave, København. Den midlertidige adgang/færdselsret til matr.nr. 161d kan ikke opretholdes på dens nuværende placering med stationspladsens etablering. Behovet for færdslen forventes at bortfalde i forbindelse med byudviklingen. En eventuel nødvendig fremtidig færdselsret til matr.nr. 161d vil blive fastlagt under hensyntagen til de øvrige aktiviteter i området.

St. 2.451 - 2.513 v.s.

Matr.nr. 161d Kongens Enghave, København, Frederikskaj 2A.

Ejendommen har tidligere været besigtiget. Der besigtiges nu med henblik på følgende nye eller ændrede indgreb på ejendommen.

Arealer

Der eksproprieres permanent et areal til offentlig vej, stationsplads.

Der eksproprieres midlertidigt et areal til arbejdsareal.

St. 2.473 - 2.545 b.s.

Matr.nr. 467 Kongens Enghave, København, Fragtvej 14.

Ejendommen (jernbanearealet) har tidligere været besigtiget. Der besigtiges nu med henblik på følgende nye eller ændrede indgreb på ejendommen.

Arealer

Der eksproprieres ret til etablering af stationsplads.

Der eksproprieres midlertidigt et areal til arbejdsareal.

Servitutter

Der pålægges servitut om offentlig vej i forbindelse med etablering af stationsplads (arealet forbliver under ejendommen).

Bestemmelserne i deklARATION om rådighedsservitut (servitut H1), tinglyst den 12. november 1999, eksproprieres permanent for den del af deklARATIONEN, der jf. besigtigelsesplanen er placeret på den kommende stationsplads. DeklARATIONEN vedrører ret for ejendommen matr.nr. 161 Kongens Enghave, Københavns (i dag udstykket til matr.nr. 161a m.fl. smst.) til færdsel, parkering eller andre lignende ikke permanente forhold på matr.nr. 467 smst.

Bestemmelserne i deklARATION om rådighedsservitut (servitut H2), tinglyst den 12. november 1999, eksproprieres permanent for den del af deklARATIONEN, der jf. besigtigelsesplanen er placeret på den kommende stationsplads. DeklARATIONEN vedrører ret for ejendommen matr.nr. 463 Kongens Enghave, København (i dag udstykket til matr.nr. 161d og 463 smst.) til færdsel, parkering eller andre lignende ikke permanente forhold på matr.nr. 467 smst.

Bestemmelserne i deklARATION om færdselsret (servitut E), tinglyst den 12. november 1999, eksproprieres permanent for den del af deklARATIONEN, der jf. besigtigelsesplanen er placeret på den kommende stationsplads. DeklARATIONEN vedrører færdselsret for matr.nr. 469 Kongens Enghave, København over matr.nr. 467 smst. Den eksisterende færdselsret til matr.nr. 469 smst kan ikke opretholdes på dens nuværende placering med stationspladsens etablering. Behovet for færdslen forventes at bortfalde i forbindelse med byudviklingen. En eventuel nødvendig fremtidig færdselsret til matr.nr. 469 smst vil blive fastlagt under hensyntagen til de øvrige aktiviteter i området.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Der nedlægges permanent ca. 30 p-pladser.

St. 2.527 - 2.586 h.s.

Matr.nr. 466 Kongens Enghave, København, Frederikskaj.

Ejendommen (jernbanearealet) har tidligere været besigtiget. Der besigtiges nu med henblik på følgende nye eller ændrede indgreb på ejendommen.

Arealer

Der eksproprieres et areal til privat fællesvej (forbliver under ejendommen), til offentlig adgang til stationsplads, herunder afsætningspladser.

Der eksproprieres ret til etablering af stationsplads.

Der eksproprieres midlertidigt et areal til arbejdsareal.

Servitutter

Der pålægges servitut om offentlig vej i forbindelse med etablering af stationsplads (arealet forbliver under ejendommen).

Bestemmelserne i deklaration om færdselsret (servitut E), tinglyst den 12. november 1999, eksproprieres permanent for den del af deklarationen, der jf. besigtigelsesplanen er placeret på den kommende stationsplads. Deklarationen vedrører færdselsret for matr.nr. 161 Kongens Enghave, København (i dag udstykket til matr.nr. 161a m.fl. smst.) over matr.nr. 466 smst. Den eksisterende færdselsret til matr.nr. 161a m.fl. smst. kan ikke opretholdes på dens nuværende placering med stationspladsens etablering. De vejberettigede er sikret færdsel via anden færdselsret på matr.nr. 466 smst.

Bestemmelserne deklaration om rådighedsservitut (servitut F), tinglyst den 12. november 1999, eksproprieres permanent for den del af deklarationen, der jf. besigtigelsesplanen er placeret på den kommende stationsplads. Deklarationen vedrører ret for ejendommen matr.nr. 161 Kongens Enghave, København (i dag udstykket til matr.nr. 161a m.fl. smst.) til råden over adgangs- og parkeringsareal samt eventuelt byggeri på matr.nr. 466 smst. Det fremgår af deklarationen at rådighedsretten bortfalder, når hovedbygningen på matr.nr. 161 smst er fjernet, hvorfor deklarationen er forældet.

Bestemmelserne i deklaration om rådighedsservitut (servitut H1), tinglyst den 12. november 1999, eksproprieres permanent for den del af deklarationen, der jf.

besigtigelsesplanen er placeret på den kommende stationsplads. Deklarationen vedrører ret for ejendommen matr.nr. 161 Kongens Enghave, København til færdsel, parkering eller andet lignende ikke permanente forhold på matr.nr. 466 smst.

Øvrige forhold

”Særligt indgreb”: Der nedlægges permanent ca. 2 p-pladser.

”Særligt indgreb”: Der eksproprieres en ikke stedfæstet færdselsret over ejendommen til metrostationen. Færdselsretten forventes stedfæstet når der foreligger en offentligt bekendtgjort lokalplan for området.

Offentlige vejarealer

St. 2.482 - 2.631 b.s.

Litra ”s” Kongens Enghave, København, Sjællandsbroen, offentlig vej.

Vejarealet har tidligere været besigtiget. Der besigtiges nu med henblik på følgende nye eller ændrede indgreb på vejarealet.

Arealer

Der eksproprieres midlertidigt et areal til arbejdsareal.

Søterritorie og umatrikulerede havnearealer

St. 2.329 - 2.456 b.s.

Umatrikuleret søterritorie, Fordgraven.

Fordgraven har tidligere været besigtiget. Der besigtiges nu med henblik på følgende nye eller ændrede indgreb på det inddæmmede areal.

Arealer

Der eksproprieres permanent et areal til offentlig vej, stationsplads. Areal til stationsplads er placeret på allerede inddæmmede areal.

Herefter afsluttedes forretningen og protokollen blev underskrevet.

Sine Kjeldsen

**Bjarke Abel Leif Luxhøj-Pedersen Helle S. Klausen Jørgen Kjems
Jørgen Poulstrup Karsten Willeberg-Nielsen Michael H. Persson
Anna Sandmann Anette Pøhl Maria Skov Engqvist**

/Ajda Rostami

Udskriftens rigtighed bekræftes
Mette Bergmann Andersen