

Forslag

til

Lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted

§ 1. Transport- og energiministeren bemyndiges til at undersøge og projektere de nødvendige anlæg med henblik på udvidelse af jernbanekapaciteten København-Ringsted ved

- 1) en ny jernbanestrækning mellem København og Ringsted over Køge med dertil hørende anlæg og
- 2) et ekstra jernbanespor mellem Hvidovre og Høje Taastrup med vendespor i Roskilde og dertil hørende anlæg.

§ 2. Transport- og energiministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre de i § 1 nævnte anlæg. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan ved et nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år.

Stk. 2. På ejendomme, der ligger inden for byggelinjen, må der ikke uden tilladelse fra transport- og energiministeren opføres ny bebyggelse, herunder ved tilbygning eller ved genopførelse af nedbrændt eller nedreven bebyggelse, ligesom der ikke må foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse. På sådanne ejendomme må der heller ikke indrettes andre anlæg af blivende art.

§ 3. Transport- og energiministeren kan nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af de i § 1 nævnte anlæg, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 2, stk. 2. Et sådant forbud kan kun nedlægges for et tidsrum af 1 år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

Stk. 2. Kommunerne skal indberette til transport- og energiministeren, inden der meddeles tilladelser til byggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af projekteringen. Hvis transport- og energiministeren ikke inden for 2 måneder efter at have modtaget sådan indberetning nedlægger forbud i henhold til stk. 1, kan byggetilladelse meddeles.

§ 4. Transport- og energiministeren skal i lokale blade offentliggøre byggelinjepålæg efter § 2. Transport- og energiministeren skal sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Stk. 2. Klage over pålæg af byggelinjer skal ske senest 4 uger efter, at meddelelsen er kommet frem til den pågældende. Når fristen for klage er udløbet, og der er truffet afgørelse i klagesagerne, skal byggelinjepålægget tinglyses med angivelse af hjemmel.

Stk. 3. Klage over en afgørelse om byggelinjepålæg fritager ikke klageren for at efterkomme pålægget. Klagemyndigheden kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

Stk. 4. Byggelinjepålægget skal fra offentliggørelsens dato respekteres af ejendommens ejere og brugere og af panthavere og andre indehavere af rettigheder over ejendommene, uanset hvornår rettighederne er erhvervet.

Stk. 5. Forinden byggearbejder iværksættes på en ejendom, hvorpå der er pålagt byggelinjer i henhold til § 2, skal byggherren indhente oplysning hos transport- og energiministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

§ 5. Hvis ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 2, afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige be-

skaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer, kan ejeren på ethvert tidspunkt kræve, at transport- og energiministeren overtager arealet mod erstatning.

Stk. 2. Ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 2, kan på ethvert tidspunkt desuden kræve, at transport- og energiministeren overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet, og ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

Stk. 3. Udgør arealet kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller således beskaffen, at det ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevare den som selvstændig ejendom, og hvis den ikke kan udnyttes på rimelig måde.

Stk. 4. Afslår transport- og energiministeren ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der ikke enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage transport- og energiministerens afgørelse til de i §§ 57-58 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder. Taksationsmyndighederne afgør, om ejernes krav efter stk. 1-3 skal imødekommes og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 51 i lov om offentlige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder bestemmelserne i §§ 59-62 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

Stk. 5. Afgørelser, der kan påklages efter stk. 4, kan ikke indbringes for domstolene, før klageadgangen er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt inden for 6 måneder efter, at afgørelsen er kommet frem til klageren.

§ 6. Transport- og energiministeren kan efter anmodning fra ejeren forlods overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af projekteringen, når ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation, og ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Stk. 2. Overtagessummen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 7. Enhver grundejer skal efter offentlig bekendtgørelse eller direkte skriftlig henvendelse fra Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger eller personer, der af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger er bemyndiget hertil, uden retskendelse give alle vedkommende adgang til at foretage de jordbundsundersøgelser, opmålinger, afmærkninger og andre undersøgelser i marken, som er nødvendige til undersøgelse og projektering af de i § 1 omhandlede anlæg. Adgangen skal ske mod behørig legitimation og med mindst 8 dages varsel.

Stk. 2. Erstatning for skade, som måtte blive påført grundejeren ved de i stk. 1 nævnte foranstaltninger, fastsættes i mangel af aftale ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

§ 8. Transport- og energiministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger eller andre myndigheder under Transport- og Energiministeriet til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

§ 9. Loven træder i kraft den 1. marts 2007.

Stk. 1. Samtidig ophæves lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning.

Med forslaget bemyndiges transport- og energiministeren til at undersøge og projektere anlæg af en ny jernbanestrækning fra København over Køge til Ringsted med dertil hørende anlæg (den såkaldte Nybygningsløsning) samt undersøge og projektere et ekstra jernbanespor mellem Hvidovre og Høje Taastrup med vendespor i Roskilde (den såkaldte 5. sporsløsning). Det indgår desuden i projekterne, at der skal gennemføres VVM-analyser af Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen. Som bilag til lovforslaget er medtaget et kort med skitser over de linieføringer, der omfattes af begge løsninger.

Derudover foreslås det, at trafikministeren kan pålægge byggelinier, når det er nødvendigt for at sikre de nødvendige anlæg. Desuden foreslås det, at ministeren efter ejerens anmodning, i de tilfælde hvor byggeliniepålæg virker særligt indgribende, kan overtage en ejendom helt eller delvis.

Endvidere foreslås det, at ministeren bemyndiges til at erhverve ejendomme, der berøres særligt indgribende af planerne om udbygningen af banen, når ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen forud for endelig beslutning om anlæg af banen.

De foreslåede bestemmelser om pålæg af byggelinier og bemyndigelse til i visse tilfælde at erhverve berørte ejendomme svarer i al væsentligt til bestemmelserne i lov om offentlige veje med de forskelle, der er begrundet i de forskellige forhold på vej- og baneområdet.

2. Baggrunden for lovforslaget.

Jernbanen mellem København og Ringsted er den mest benyttede banestrækning i Danmark. Udnyttelsen er meget intensiv i forhold til kapaciteten, og strækningen udgør derfor en flaskehals, som lægger grænser for den videre udvikling af jernbanetrafikken.

Med den økonomiske vækst i samfundet, stadigt stigende pendling samt øget pres på vejnettet stiger behovet for en forbedring af den kollektive trafik – ikke mindst af hensyn til trafikken mellem bolig og arbejdssted på Sjælland og i Hovedstadsområdet. Hertil kommer, at strækningen samtidig er central for jernbanetrafikken mellem landsdelene samt godstransporten på bane mellem Sverige og Tyskland, som er i stadig vækst.

Mulighederne for en forbedring af trafikken på den bestående banestrækning er ved at være udtømt efter gennemførelsen af en række mindre kapacitetsforbedringer vest for København.

2.1. Undersøgelser og forslag siden 1997

Der har siden 1997 været gennemført en række undersøgelser af forskellige modeller for udvidelse af banekapaciteten mellem København og Ringsted. I 1997 vedtog Folketinget lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København – Ringsted. Hermed blev det bestemt, at en større udbygning af strækningen skulle undersøges nærmere. Disse undersøgelser blev

gennemført fra 1997 til 1999, og i 1998 blev der afholdt en idéfase samt en supplerende offentlig høring om tre hovedforslag. Undersøgelserne blev afsluttet i 1999 og førte ikke til igangsættelse af anlæg.

Den 24. januar 2001 indgik den daværende regering (Socialdemokratiet og Det Radikale Venstre) en aftale med Venstre, Det Konservative Folkeparti og Centrumdemokraterne om de kommende års investeringer på trafikområdet.

Aftalen udmøntede sig i lov nr. 497 af 7. juni 2001 om ændring af lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted.

Ved trafikforliget af 5. november 2003 indgik regeringen en 10-årig investeringsaftale med Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og Kristendemokraterne.

Aftalen indebar bl.a., at der skulle udarbejdes en strategianalyse for jernbanestrækningen mellem København og Ringsted, der skulle danne baggrund for beslutninger om en langsigtet strategi for løsning af kapacitetsproblemerne for jernbanetrafikken på strækningen.

Desuden indeholdt aftalen mindre og mere kortsigtede kapacitetsudvidelser mellem Østerport og Ringsted (KØR-projektet). De væsentligste delprojekter var anlæg af ekstra spor for fjerntog mellem Enghave og Valby samt anlæg af et overhalingsspor øst for Ringsted Station. For disse delprojekter blev der i februar 2006 udarbejdet endelige miljøredegørelser. For så vidt angår anlæg af et overhalingsspor øst for Ringsted Station henvises i øvrigt til det samtidigt fremsatte lovforslag om anlæg af ekstra jernbanespor i Ringsted.

2.2. Strategianalysen København – Ringsted, oktober 2005

I strategianalysen af de fremtidige kapacitetsforbedringer på jernbanestrækningen København-Ringsted blev der foretaget en sammenlignende analyse af fire forskellige hovedforslag til forbedringer af strækningen:

- Nybygningsløsningen med etablering af to nye spor over Køge til Ringsted,
- Udbygningsløsningen med udbygning af den eksisterende bane til fire spor på strækningen mellem København og Ringsted,
- 5. sporsløsningen med udbygning med et ekstra fjerntogsspor mellem Hvidovre og Høje Taastrup og endelig
- S-togsløsningen med forlængelse af S-togsdriften fra Høje Taastrup til Roskilde.

Analysen blev baseret på både eksisterende materiale og nye undersøgelser og indeholdt analyser af de trafikale, økonomiske og miljømæssige hovedemner og en efterfølgende sammenligning af de fire løsninger. Analysens resultater er sammenfattet i rapporten "Strategianalyse København-Ringsted" oktober 2005 (fremsendt til Folketingets Trafikudvalg den 14. oktober 2005 alm. del – bilag 30).

Den 4. november 2005 blev det mellem Det Radikale Venstre, Dansk Folkeparti og regeringspartierne aftalt, at strategianalysen skulle indgå i de politiske forhandlinger om jernbanen i 2006. Samtidigt blev den videre interesse koncentreret om Nybygningsløsningen og et 5. spor.

I foråret 2006 blev strategianalysen uddybet med supplerende undersøgelser. Det fremgår heraf, at en ny bane skønnes at kunne gennemføres for en investering på mellem 7,0 og 8,2 mia. kr. og et 5. spor mellem 3,3 og 4,0 mia. kr. afhængig af, hvor mange supplerende tiltag der gennemføres for at forbedre indpasningen i omgivelserne. På dette grundlag kunne den samfundsmæssige rentabilitet af en ny bane opgøres til mellem 4,5 og 5,2 pct. Og rentabiliteten af et 5. spor til mellem 2,3 og 2,8 pct.

3. Politisk aftale, oktober 2006

Regeringen, Det Radikale Venstre og Dansk Folkeparti har på baggrund af strategianalysens resultater i oktober 2006 besluttet, at Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen skal gøres til genstand for en nærmere projektering med tilhørende VVM-undersøgelse. Undersøgelserne tilrettelægges med henblik på, at der i efteråret 2009 kan træffes politisk beslutning om den langsigtede udbygning på baneområdet på baggrund af resultatet af de gennemførte analyser og høringer.

Det er desuden besluttet at gennemføre projektet for de mindre kapacitetsforbedringer på en måde, der i videst muligt omfang kan indgå i begge langsigtede løsninger mellem København og Ringsted. I 2007 sigtes mod iværksættelse af arbejdet med anlæg af et overhalingsspor øst for Ringsted til afslutning inden 2010, jf. lovforslag nr. ... om anlæg af ekstra jernbanespor i Ringsted. Der sigtes endvidere på at etablere to spor mellem Københavns Hovedbanegård og Ny Ellebjerg til ibrugtagning senest 2011, idet det præcise indhold og omfang fastlægges i løbet af 2007.

4. Beskrivelse af undersøgelser og projektering af Nybygningsløsningen

Det forudsættes, at den ny bane fra København over Køge til Ringsted, Nybygningsløsningen, vil bestå af en ny dobbeltsporet jernbanestrækning fra Ny Ellebjerg over Køge Nord til Kværkeby. Ved Køge Nord etableres en forbindelse til banen Roskilde – Køge – Næstved. Banen skal som hovedregel kunne trafikeres med en hastighed for togene på 200 km i timen, men i forbindelse med projekteringen tages der i videst muligt omfang hensyn til, at den senere vil kunne opgraderes til 250 km i timen. Analysen omfatter en station ved Køge Nord og Ny Ellebjerg samt vurdering af behov og placering af eventuelle andre stationer. Desuden vurderes en hensigtsmæssig placering af en kombiterminal samt de arealmæssige krav hertil, idet en sådan terminal dog i øvrigt vil forudsætte en selvstændig analyse. Projekteringen gennemføres på programfaseniveau.

I VVM-analysen vil alle relevante miljøtemaer blive behandlet, og linieføringen og udformningen af jernbaneanlægget fastlægges på baggrund af fremlagte forslag og gennemført offentlighedsfase. På særligt kritiske lokaliteter kan VVM-analysen omfatte flere løsningsforslag, hvoraf alle eller udvalgte forslag vil kunne fremlægges til offentlig debat. VVM-analysen tilrettelægges i forlængelse af den gennemførte strategianalyse.

5. Beskrivelse af undersøgelser og projektering af 5. sporsløsningen

Det forudsættes, at en 5. sporsløsning omfatter udbygning af strækningen mellem Hvidovre Fjern og Høje Taastrup med et ekstra hovedspor, anlæg af niveaufri sporskæring mellem Høje Taastrup og Hedehusene til brug for godstog samt etablering af et vendesporsanlæg i Roskilde, placeret på et areal nord for Holbækmotorvejen langs Lille Syd banen.

5. sporsløsningen giver i denne udstrækning øget kapacitet for persontrafikken mellem Københavns Hovedbanegård og Roskilde svarende til 5 tog pr. retning pr. time. Det vil yderligere indgå i undersøgelserne om etablering af et ekstra spor på strækningen mellem Kværkeby og Ringsted i stedet for et vendespor i Roskilde i højere grad vil muliggøre videreførelse af persontog til Ringsted og videre mod syd eller vest. I VVM-analysen vil alle relevante miljøtemaer blive behandlet, og linieføringen og udformningen af jernbaneanlægget

fastlægges på baggrund af fremlagte forslag og gennemført offentlighedsfase. På særligt kritiske lokaliteter kan VVM-analysen omfatte flere løsningsforslag, hvoraf alle eller udvalgte forslag vil kunne fremlægges til offentlig debat. VVM-analysen tilrettelægges i forlængelse af den gennemførte strategianalyse.

6. Forhold i anlægsfasen

I begge projekter undersøges mulighederne for at begrænse genevirkningerne samt konsekvenserne herved, f. eks. for anlægsomkostningerne.

Gennem VVM-analysen klarlægges endvidere miljøgener for borgerne i forbindelse med anlægsarbejdet (støj, vibrationer, luftforurening), herunder undersøges mulighederne for begrænsning af disse og afledte konsekvenser af alternative forslag.

7. Forlods overtagelse og byggelinier

Med baggrund i lov nr. 198 af 7. juni 2001 om ændring af lov om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted blev der gennemført et arbejde for at fastlægge trachéet for en ny bane. I perioden 2004-2006 har staten forlods overtaget 19 berørte ejendomme.

Med påbegyndelse af de to projekter åbnes muligheder for etablering af jernbaneanlæg, som ligger ud over ovennævnte. For Nybygningsløsningen har strategianalysen peget på, at den oprindelige linjeføring måske efter en helhedsbetragtning ikke alle steder var lige velbegrunder, og der er derfor mulighed for, at banen efter en offentlighedsfase vil blive placeret andre steder end de forventede. På størstedelen af strækningen vil der være tale om mindre forskydninger, men langs motorvejen vest for Køge kan resultatet af projekteringsarbejdet blive, at banen placeres på motorvejens nordside i stedet for syd for, hvilket vil lede til andre, men færre påvirkninger af boliger og virksomheder.

I lovforslaget udvides muligheden for forlods overtagelse til at omfatte alle, som potentielt vil kunne blive berørt af enten Nybygningsløsningen eller af 5. sporsløsningen. En opgørelse af de potentielt berørte ejendomme viser, at i alt ca. 180 boliger vil blive berørt så meget af projekterne, at total ekspropriation er nødvendig. For de af ejendommene, hvor arealet overgår til etablering af den besluttede jernbanelinjeføring, svarer udgifterne til forlods overtagelse til en fremrykning af anlægsinvesteringen. For de ejendomme, som alligevel ikke bliver berørt af anlægsarbejdet, vil investeringen blive tilbageført ved salg af ejendommene efter de almindelige regler herfor.

Med lovforslaget gives der mulighed for pålæg af byggelinjer for at sikre en senere gennemførelse af de projekterede jernbaneanlæg.

Byggelinjerne vil således sikre gennemførelsen af de jernbaneanlæg, der er under projektering mod fordyrelser. Byggelinjerne er tidsbegrænset til 10 år, men der kan træffes en ny beslutning om byggelinjepålæg, hvis byggelinjerne ønskes opretholdt.

Byggelinjerne pålægger grundejerne en begrænsning i dispositionsmulighederne, men sikrer samtidig grundejerne et retskrav på statslig overtagelse, hvis byggelinjerne vurderes at være særligt indgribende i ejendommens anvendelsesmuligheder.

De foreslåede bestemmelser om byggelinjepålæg vurderes således samlet at give de berørte borgere og erhvervsvirksomheder en tilfredsstillende retsstilling på linie med forholdene i forbindelse med projektering af vejanlæg og nyere

jernbanelovgivning, jf. lov nr. 1453 af 22. december 2004 om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

Ud over overtagelse i forbindelse med byggelinjepålæg gives der med lovforslaget grundejerne mulighed for i særlige situationer af få overtaget deres ejendom forlods.

Det foreslås dog af hensyn til ejerne af arealerne at udvide mulighederne for at få staten til at overtage arealer, der påvirkes væsentligt af projekteringen (uanset om der pålægges byggelinier). Der henvises herved til bemærkningerne til §§ 2-6.

Grundejerne vil, selv om der ikke er nogen formelle begrænsninger i deres mulighed for at udnytte en ejendom, kunne have vanskeligt ved at sælge deres ejendom, fordi køberpotentialet til ejendomme, der er beliggende, hvor nye infrastruktur anlæg er på tale, er mindre, end det ellers ville have været.

Lovforslaget giver derfor transport- og energiministeren mulighed for i særlige tilfælde på begæring af ejeren at overtage en ejendom forlods, når ejeren af personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor det er blevet endeligt besluttet at ekspropriere ejendommen til brug for anlæg.

Det er hensigten, at Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger vil blive bemyndiget til at udøve kompetencen til at afgøre, om en overtagelsesbegæring skal imødekommes. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til §§ 2 – 6.

8. Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner

De berørte lokale myndigheder vil blive inddraget i processen, men forventes ikke at blive påført nogen økonomiske konsekvenser som følge heraf. Herudover forventes de nedenfor nævnte udgifter.

8.1 Udgifter til projektering.

Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger vil til gennemførelse af projektering, VVM-undersøgelser og pålæg af byggelinier forventeligt få omkostninger på 234 mio. kr. (prisniveau 2007) i perioden 2007 – 2010, der fordeler sig på løn og øvrige omkostninger, som det fremgår af nedenstående tabel. Projektets størrelse betyder, at Trafikstyrelsens bevilling for denne periode skal forøges med i alt 234 mio. kr. Dertil kommer, som en følge af bevillingsreformen, at der bliver brug for, at Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger får forøget sin låneramme i de enkelte år med de i tabellen anførte beløb. Omkostningernes anslåede fordeling på finansår fremgår af tabel 1.

Tabel 1. Trafikstyrelsens meromkostninger til projektering m.v.

Mio. kr. (prisniveau 2007)	2007	2008	2009	2010	I alt
Løn	7	7	7	1	22
Øvrige omkostninger	53	84	70	5	212
I alt	60	91	77	6	234
Låneramme forøgelse	2	9	12	5	-

8.2 Udgifter til forlods overtagelse

Det er Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger, der skal afgøre ansøgninger om forlods overtagelse. Det er imidlertid Banedanmark, der som infrastrukturforvalter overtager ejendommene, når de er overtaget af staten.

Det skønnes, at Banedanmarks udgifter til forlods overtagelse vil andrage nedenstående beløb. Skønnet er behæftet med stor usikkerhed. Udgifternes fordeling på finansår fremgår af tabel 2.

Tabel 2. Banedanmarks merudgifter til forlods overtagelse.

År (prisniveau 2007)	2007	2008	2009	2010
Bevilling (mio. kr.)	25	15	10	5

Skønnet udgift til forlods overtagelse. Udgiften i 2010 er estimeret ud fra en forventning om, at ekspropriation vil kunne påbegyndes medio 2010 på baggrund af en egentlig anlægslov.

9. Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner

Undersøgelser- og projekteringsarbejdet forestås af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger og har således primært konsekvenser for staten. De berørte kommuner og regioner vil blive inddraget i projekteringsarbejdet i det nødvendige omfang. Projekterne vil derfor medføre mindre administrative konsekvenser disse kommuner og regioner.

11. Administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgerne.

12. Miljømæssige konsekvenser

I forbindelse med projekteringen af både Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen vil der blive gennemført undersøgelser, der belyser projekternes påvirkning af omgivelserne for så vidt angår støj og vibrationer, naturinteresser, kulturhistoriske interesseområder, grundvandsinteresser, jord og forurenet jord, æstetik og arkitektur, planforhold m.v. Undersøgelserne vil blive foretaget i et samarbejde med Miljøministeriet og de berørte kommuner.

Undersøgelserne vil resultere i en VVM-redegørelse, der vil blive grundlaget for offentlige høringer om projekterne. De indkomne bemærkninger fra offentligheden vil indgå i det videre beslutningsgrundlag for projekterne.

Der har været afholdt idéfase med offentlig høring om anlæg af jernbane mellem København-Ringsted i 1998.

14. Høring og myndighedsgodkendelser

Lovforslaget har været sendt i høring i HUR, DSB, Banedanmark, Miljøstyrelsen, Københavns Amt, Roskilde Amt, Vestsjællands Amt, Kommunernes Landsforening og Danske Regioner. Forslaget er endvidere sendt i høring i Københavns Kommune, Hvidovre Kommune, Rødovre Kommune, Glostrup Kommune, Høje Taastrup Kommune, Roskilde Kommune, Brøndby Kommune, Vallensbæk Kommune, Albertslund Kommune, Ishøj Kommune, Solrød Kommune, Greve Kommune, Køge Kommune, Skovbo Kommune og Ringsted Kommune. Desuden er Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Dansk Industri, Danmarks Naturfredningsforening, Forbrugerrådet, Dansk Jernbane ApS, Dansk Jernbaneforbund, Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, NOAH Trafik, Railion Denmark A/S, Statsansattes Kartel, Trafikforbundet, Ørestadsselskabet I/S, Handels-, Transport- og Serviceerhvervene, LO og 3F blevet hørt.

Høringssvarene vil blive fremsendt til Folketingets Trafikudvalg ledsaget af de kommentarer, som udtalelserne måtte give anledning til.

15. Forholdet til EU-retten

De VVM-undersøgelser, der vil blive gennemført om jernbanestrækningen fra København over Køge til Ringsted og det ekstra spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup vil opfylde kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40, som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5).

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Nej	Ja, for staten. Der henvises i øvrigt til pkt. 8.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Nej	Ja. Der henvises til pkt. 10.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for borgerne	Nej	Nej
Miljømæssige konsekvenser	Nej	I forbindelse med projekteringen vil der blive

kvenser		gennemført undersøgelser, som belyser projekternes påvirkning af omgivelserne for så vidt angår støj og vibrationer, naturinteresseområder, kulturhistoriske interesser, grundvandsinteresser, jord og forurenede jord, æstetik og arkitektur, planforhold m.v. Der henvises i øvrigt til pkt. 13.
Forholdet til EU-retten	De VVM-undersøgelser, der skal gennemføres, vil opfylde kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurderinger af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5).	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås, at transport- og energiministeren bemyndiges til at projektere følgende mulige kapacitetsudvidelser af jernbanen:

- 1) anlæg af en ny jernbane mellem København og Ringsted over Køge – den såkaldte Nybygningsløsning – med dertil hørende anlæg og
- 2) et ekstra spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup med et vendespor i Roskilde og dertil hørende anlæg – den såkaldte 5. sporsløsning.

Til §§ 2-6

Bestemmelserne giver transport- og energiministeren bemyndigelse til at sikre de nødvendige anlæg ved at kunne pålægge byggelinier, udstede forbud og evt. overtage et areal.

Bestemmelserne svarer i det væsentlige til reglerne om sikring af vejanlæg i lov om offentlige veje og sikring af baneanlæg i nyere jernbanelovgivning jf. lov nr. 1453 af 22. december 2004 om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Praksis på disse områder vil derfor i relevant omfang kunne indgå i vurderingen ved anvendelsen af bestemmelserne i §§ 2-6 i denne lov.

Borgernes mulighed for at få overtaget et areal eller en ejendom af staten foreslås dog udvidet lidt i bestemmelserne i §§ 5 -6 i denne lov. Efter høring af Kommissarius for Sjælland og Øerne om tilsvarende bestemmelser på andre områder foreslås, at ejerens mulighed for at få staten til at overtage arealer udvides, således at det ikke vil være et krav, således som situationen er i dag i de gældende love på vejområdet og jernbaneområdet, at det forventes, at ejen-

dommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil således kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med projektets gennemførelse. Det foreslås dog, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som projektet indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Til § 2

I stk. 1 foreslås det at give transport- og energiministeren adgang til at sikre de for begge løsninger nødvendige arealer ved at kunne pålægge byggelinjer på berørte ejendomme. Med bestemmelsen i stk. 1 begrænses den periode, der kan pålægges byggelinjer i til højst 10 år ad gangen. Der skal således træffes en ny beslutning om byggelinjepålæg, hvis byggelinjerne ønskes opretholdt ud over denne periode. Byggelinjepålægget kan ved nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år.

Bestemmelsen i stk. 2 beskriver virkningerne af byggelinjepålægget. Byggelinjerne medfører, at grundejeren ikke uden transport- og energiministerens tilladelse må opføre ny bebyggelse og anlæg af blivende art, såsom sportspladser, kirkegårde, tankanlæg, grusgrave eller lignende, herunder ved tilbygning eller ved genopførsel, på det areal, der ligger inden for byggelinjerne. Byggelinjerne er dog ikke til hinder for, at der foretages almindelig istandsættelse og vedligeholdelse, herunder tidssvarende modernisering af eksisterende bygninger og anlæg. Byggelinjerne er heller ikke til hinder for salg af ejendommen eller optagelse af lån mod sikkerhed i ejendommen, f.eks. kreditforeningslån eller boliglån i bank.

Til § 3

Efter forslaget i stk. 1 gives transport- og energiministeren hjemmel til at nedlægge forbud mod bebyggelse på ejendomme, som vil blive berørt af planerne om den ny jernbane mellem København og Ringsted over Køge og ekstra spor mellem Hvidovre og Høje Taastrup samt vendesporet i Roskilde. Forbudsperioden har gyldighed et år og kan ikke forlænges. Bestemmelsen giver mulighed for at gribe ind i tilfælde, hvor der endnu ikke er pålagt byggelinje, og hvor der påtænkes gennemført foranstaltninger, som nævnt i § 2, stk. 2.

Bestemmelsens stk. 2 pålægger kommunerne at underrette transport- og energiministeren om planlagt nybyggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af projekteringen. Hvis der ikke er nedlagt forbud inden to måneder efter indberetningen, kan bygningsmyndigheden udstede byggetilladelse.

Til § 4

Efter stk. 1 skal der foretages offentlig kundgørelse af pålæg af byggelinjer og om, at der skal ske meddelelse direkte til ejere og brugere af ejendomme, der direkte er berørt af pålægget og oplyse om beliggenheden af byggelinjer på den pågældendes ejendom.

I stk. 2 foreslås en frist for klager over pålæg af byggelinjer på 4 uger. Bestemmelsen giver hjemmel til tinglysning af byggelinjepålæg, dog først efter at der er truffet afgørelse i forbindelse med eventuel klage.

I stk. 3 fastsættes, at klager over pålæg af byggelinjer som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde at beslutte, at give klagen opsættende virkning.

I stk. 4 fastsættes det, at byggelinjebestemmelser, der er offentligt kundgjort, skal respekteres af såvel ejendommens ejere som af andre rettighedshavere, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet. Gyldighedsvirkningen af byggelinjepålæg er tilknyttet til offentliggørelsen. Meddelelsen til ejere og brugere af berørte ejendomme er kun af oplysende karakter.

I stk. 5 pålægger bygherren pligt til forud for iværksættelse af et planlagt byggeri at indhente oplysning om, hvorvidt byggeri på en ejendom, der er pålagt byggelinje efter § 5, vil komme i strid med byggelinjebestemmelsen.

Til § 5

Efter forslaget i stk. 1 kan ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 2, kræve arealet overtaget af transport- og energiministeren mod erstatning, hvis den pågældende afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer.

Den retsbeskyttelse, forslaget til stk. 1 giver grundejerne, er således begrænset til situationer, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på økonomisk forsvarlig måde.

Som eksempel på et tilfælde, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på økonomisk forsvarlig måde, kan nævnes den situation, hvor en tilbygning ikke vil kunne opføres, og hvor det må lægges til grund, at det på ejendommen beliggende hus efter kvarterets karakter ikke har en sådan størrelse og beskaffenhed, at grunden efter sin beliggenhed, størrelse og værdi kan anses for udnyttet i økonomisk rimeligt omfang.

Med forslaget i stk. 2 kan ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 2, kræve, at transport- og energiministeren overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet, og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren.

"Særlige personlige grunde" vil f.eks. foreligge, hvor en grundejer på grund af sygdom, alder, familiemæssige eller af andre sociale grunde ønsker at afhænde ejendommen for at flytte til et andet sted.

Kravet om, at byggelinjerne skal omfatte et areal, der i "væsentligt omfang" er pålagt byggelinjer efter § 2, sigter til den situation, hvor det vurderes, at den pågældende ejendom helt eller delvist i større omfang vil blive eksproprieret i forbindelse med projektets eventuelle gennemførelse. Der skal således på det tidspunkt, hvor anmodningen om overtagelse fremsættes, i hvert enkelt tilfælde foretages en konkret vurdering af byggelinjernes betydning for arealet eller ejendommen, baseret på den viden, der er om linjeføringen ud fra den foretagne projektering på dette tidspunkt. Vurderingen vil være afhængig af, om der er tale om en beboelsesejendom eller en erhvervsnejendom, og om den pågældende ejendom består af én eller flere lodder.

Som eksempel kan nævnes en erhvervsvirksomhed, der ønsker at udvide i form af en tilbygning, men hvor udvidelsen vil strække sig ind over den planlagte bane. I et sådant tilfælde vil der kunne pålægges byggelinjer med den konsekvens, at der ikke vil kunne meddeles tilladelse til det pågældende byggeri.

Udgangspunktet er, at byggelinjepålægget skal omfatte en så stor del af ejendommen, at der er risiko for, at transport- og energiministeren under alle

omstændigheder vil skulle overtage ejendommen helt eller delvist i betydeligt omfang for at kunne realisere jernbaneanlægget i den linjeføring, som byggelinjen skal sikre.

Hvis byggelinjen eksempelvis alene vedrører en lod af en landbrugsejendom, der er beliggende et stykke fra bygningslodden, vil dette normalt ikke kunne begrunde en overtagelse. Tilsvarende vil det forhold, at en landbrugsejendoms bygningslod perifert berøres af byggelinjer, og uden at byggelinjerne hindrer en fremtidig bygningsudvidelse, heller ikke kunne begrunde en overtagelse.

Det er i øvrigt en betingelse, at byggelinjerne hindrer salg af arealet eller ejendommen på normale vilkår, hvilket ejeren f.eks. kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler. Der gælder ingen frister for fremsættelse af begæring om overtagelse.

Efter forslaget i stk. 3 kan ejeren af en ejendom, hvor arealet, der er omfattet af byggelinjepålægget, kun udgør en mindre del, kræve hele ejendommen overtaget mod erstatning. Det forudsættes dog, at den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller får en sådan karakter, at det ikke vurderes som hensigtsmæssigt at bevare den som en selvstændig ejendom.

Byggelinjernes betydning for den enkelte ejer kan ændre sig i tidens løb. Den ændrede betydning kan skyldes ændringer i ejerens personlige forhold, men også ændringer i vilkårene for drift af en på ejendommen værende erhvervsvirksomhed kan betyde, at der adskillige år efter byggelinjepålægget opstår et ønske om at få overtaget arealet af staten. Det gælder f. eks., hvis der på ejendommen drives erhvervsvirksomhed, og byggelinjen hindrer en udbygning af virksomhedens driftsbygninger, når denne anses nødvendig for virksomhedens fortsatte drift på et rimeligt økonomisk grundlag. Ejeren kan derfor til enhver tid fremsætte begæring om overtagelse.

Efter forslaget i stk. 4 kan ejeren påklage transport- og energiministerens afgørelse til de i §§ 57-58 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder, hvis transportministeren afslår ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse.

Efter bestemmelsen i stk. 5 kan spørgsmål om overtagelsesbegæring som følge af byggelinjepålæg først indbringes for domstolene, når klageadgangen til taksationsmyndighederne er udnyttet. Søgsmål skal anlægges senest 6 måneder efter, at afgørelse er kommet frem til klageren.

Til § 6

Bestemmelsen giver mulighed for, at transport- og energiministeren, uanset om der måtte være pålagt byggelinjer, forlods kan overtage en ejendom efter anmodning fra ejeren.

Der er tale om ejendomme, der berøres særligt indgribende af planerne. I lighed med den vurdering, der finder sted i forbindelse med administrationen af bestemmelsen i § 5, stk. 2, vil der i hvert enkelt tilfælde skulle foretages en vurdering af planernes betydning for den pågældende ejendom. Udgangspunktet er, at projektet skal omfatte en så stor del af ejendommen, at der er risiko for, at denne vil blive eksproprieret i væsentligt omfang eller påført betydelige ulemper i forbindelse med projektets eventuelle gennemførelse.

Der kan også blive tale om forlods at overtage ejerlejligheder og andelslejligheder, der i væsentligt omfang forventes eksproprieret eller eksproprieret midlertidigt i en eventuelt kommende anlægsperiode, eller erhvervslejemål, der forventes eksproprieret i væsentligt omfang for at skaffe areal til projekterne.

Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer salg af den pågældende ejendom på normale vilkår, hvilket ejeren f. eks. kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler.

Det foreslås, at overtagelsesadgangen kun kan komme på tale, når der foreligger særlige personlige grunde til, at ejeren ønsker ejendommen overtaget. Ved vurderingen af, hvilke forhold der vil kunne begrunde forlods overtagelse, vil der blive lagt vægt på de samme kriterier som ved bestemmelsen i § 5, stk. 2.

Udgifter til en sådan overtagelse afholdes af de midler, der er afsat til Bandedanmark.

Ejendomme, der måtte være overtaget forlods, kan senere afhændes efter de almindelige regler, såfremt det måtte vise sig, at ejendommen alligevel ikke skal anvendes til jernbaneformål. Hvis der er tale om forlods overtagelse af landsbrugsejendomme, kan ejendommens jord eventuelt anvendes som led i en jordfordeling i forbindelse med et kommende jernbaneanlæg. Bestemmelsen finder også anvendelse, når der er nedlagt forbud efter § 3.

Det følger af forslaget i § 6, stk. 2, at overtagelsessummen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Til § 7

Siden 1920'erne har der i lovgivning på jernbaneområdet eksisteret en bestemmelse om, at enhver grundejer måtte tåle, at jernbanemyndigheden foretog visse undersøgelser på privat grund mod mindst 8 dages varsel. Bestemmelsen er løbende blevet overført til nyere lovgivning. Det foreslås, at der gives hjemmel til, at også planlægningsmyndigheden kan foretage de jordbundsundersøgelser, afmærkninger, opmålinger eller andre undersøgelser på privatejet grund, der er nødvendige for at kunne projektere Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen.

Det foreslås i stk. 1, at enhver grundejer uden retskendelse skal give Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger og personer, der af Trafikstyrelsen er bemyndiget hertil, mod behørig legitimation adgang til at foretage de jordbundsundersøgelser, afmærkninger, opmålinger, afmærkninger i marken eller andre undersøgelser på privatejet grund, der er nødvendige for at kunne projektere de i § 1 omhandlede anlæg. Det foreslås således, at Trafikstyrelsen får adgang til at foretage de omhandlede undersøgelser uden retskendelse. Begrundelsen herfor er, at det vil være yderst begrænset, hvad en dommer i givet fald ville kunne tage stilling til, hvis der blev stillet krav om en retskendelse. Hertil kommer, at der alene vil være tale om adgang til undersøgelser i marken, og dermed ikke til private borgeres boliger. På denne baggrund forekommer det hensigtsmæssigt at foreslå, at der ikke stilles krav om retskendelse for de omhandlede undersøgelser.

Trafikstyrelsen eller den, der af Trafikstyrelsen er bemyndiget hertil, skal med mindst 8 dages varsel ved offentlig bekendtgørelse eller ved direkte skriftlig henvendelse give de pågældende berørte grundejere besked om, at undersøgelserne vil blive udført.

Såfremt grundejeren måtte blive påført skade ved de i stk. 1 nævnte undersøgelser fastsættes der efter forslaget i stk. 2 i mangel af aftale erstatning for sådan skade ved taksation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Jernbanelovens § 21 e indeholder en bestemmelse om infrastrukturforvalterens adgang til at foretage tilsvarende undersøgelser på privatejet grund.

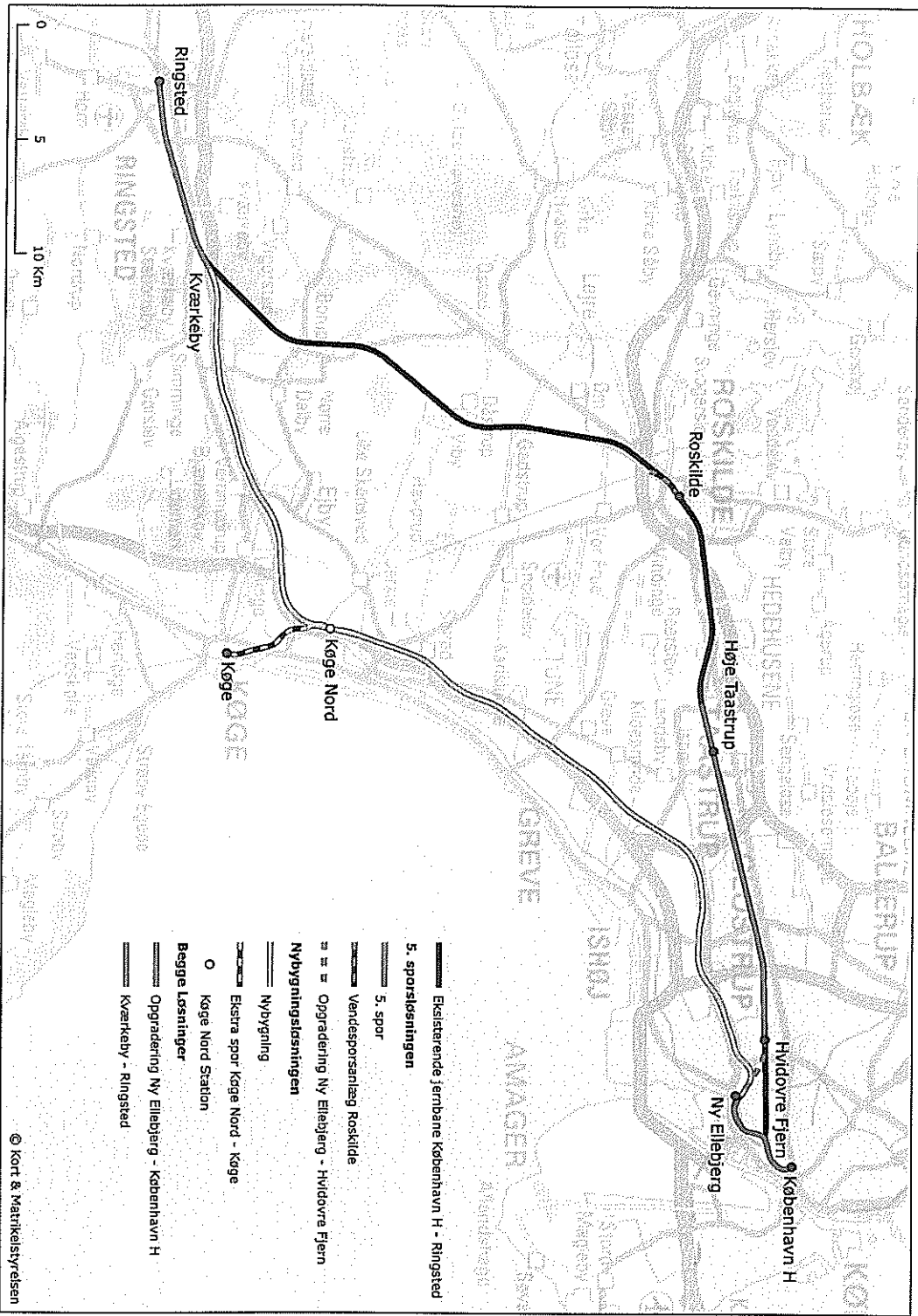
Til § 8

Efter forslaget kan transport- og energiministeren delegerer ministerens beføjelser til Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger eller andre statslige myndigheder under Transport- og Energiministeriet.

Transport- og energiministerens beføjelser forventes delegeret til Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger.

Til § 9

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. marts 2007. Samtidig foreslås lov nr. 343 af 20. maj 1997 om projektering af jernbaneanlæg København-Ringsted ophævet.



- Eksisterende jernbane København H - Ringsted
- 5. sporstikningen
- 5. spor
- Vendorsporsanlæg Roskilde
- Opgradering Ny Ellebjerg - Hvidovre Fjern
- Nybygningsstikningen
- Nybygning
- Ekstra spor Køge Nord - Køge
- Køge Nord Station
- Begge Løsninger
- Opgradering Ny Ellebjerg - København H
- Kværkeby - Ringsted

© Kort & Matrikstyrelsen