

Udkast**Forslag**

til

Lov om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Kapitel 1

Definition af anlægsprojekterne

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at undersøge og projektere følgende anlægsprojekter, herunder undersøge anlægsprojekternes virkninger på miljøet:

- 1) En ny jernbane over Vestfyn, jf. bilag 1 til loven.
- 2) En ny jernbane over Vejle Fjord, jf. bilag 2 til loven.
- 3) En ny jernbane mellem Hovedgård - Hasselager, jf. bilag 3 til loven.
- 4) Banebetjening af Billund og Billund Lufthavn.
- 5) Opgraderinger af følgende jernbanestrækninger: Fredericia – Vejle, Vejle – Horsens, Horsens- Hovedgård, Aarhus-Aalborg og omkring Aarhus H samt perrontilpasninger mv.
- 6) Hastighedsopgraderinger på følgende regionale jernbanestrækninger: Aalborg – Frederikshavn, Struer – Thisted, Langå – Struer, Østerport – Helsingør, Vejle – Struer, Esbjerg – Struer, Skanderborg – Skjern, Bramming – Tønder, Holbæk-Kalundborg, Køge Nord – Næstved samt Tinglev – Sønderborg.
- 7) Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland.
- 8) Øget banekapacitet mellem Herning - Holstebro.
- 9) Niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg Station.
- 10) Ekstra spor ved Gødstrup Station.

§ 2. I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010, som ændret ved lov nr. 612 af 18. juni 2012 og § 1 i lov nr. 613 af 18. juni 2013, foretages følgende ændring:

1. Efter § 23 indsættes som nyt *kapitel*:

”Kap. 9 b

Anlæg af baner

Byggelinjer mv.

§ 23 a. Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan én gang 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 transportministeren opføres ny bebyggelse, herunder ved tilbygning eller ved genopførelse af nedbrændt eller nedrevet bebyggelse, ligesom der ikke må foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse. På sådanne ejendomme må der heller ikke indrettes andre anlæg af blivende art.

§ 23 b. Transportministeren kan, som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer, nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af de anlæg, der er nævnt i § 23 a, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 23 a, stk. 2. Et sådant forbud kan nedlægges for et tidsrum af 1 år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

Stk. 2. Kommunen skal indberette til transportministeren, inden der meddeles tilladelse til byggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af anlægget. Hvis transportministeren ikke inden for 2 måneder efter at have modtaget sådan indberetning nedlægger forbud i henhold til stk. 1, kan byggetilladelse meddeles.

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

§ 23 c. Transportministeren skal i lokale medier eller lignende offentliggøre byggelinjepålæg efter § 23 a. Transportministeren skal endvidere sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Stk. 2. Når fristen for klage er udløbet, og der er truffet afgørelse i klagesagen, 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. Byggelinjepålæg skal fra offentliggørelsen respekteres af ejendommens ejere og brugere, 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 § 23 a, skal bygherren indhente oplysning hos transportministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

§ 23 d. Hvis ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 23 a, afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer, kan ejeren på ethvert tidspunkt kræve, at transportministeren på vegne af anlægsmyndigheden eller et anlægsselskab oprettet ved lov overtager arealet mod erstatning. Anlægsmyndigheden eller anlægsselskabet afholder alle omkostninger hertil.

Stk. 2. Ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 23 a, kan på ethvert tidspunkt desuden kræve, at transportministeren på vegne af anlægsmyndigheden eller anlægsselskabet overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår, og ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå arealet før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

Stk. 3. Udgør det areal, der er pålagt byggelinjer efter § 23 a, kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som selvstændig ejendom eller udnyttes på rimelig måde. Tilsvarende gælder, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de situationer, der er nævnt i stk. 2.

Stk. 4. Afslår transportministeren ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der ikke enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter i så fald erstatning for arealets overtagelse efter § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder §§ 58 a-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 seks måneder, efter at klagemyndighedens afgørelse er kommet frem til klageren.

Fremrykket ekspropriation

§ 23 e. Transportministeren kan på vegne af anlægsmyndigheden eller et anlægsselskab oprettet ved lov efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet, der udføres af anlægsmyndigheden eller et anlægsselskab, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, såfremt ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Anlægsmyndigheden henholdsvis anlægsselskabet afholder alle omkostninger hertil.

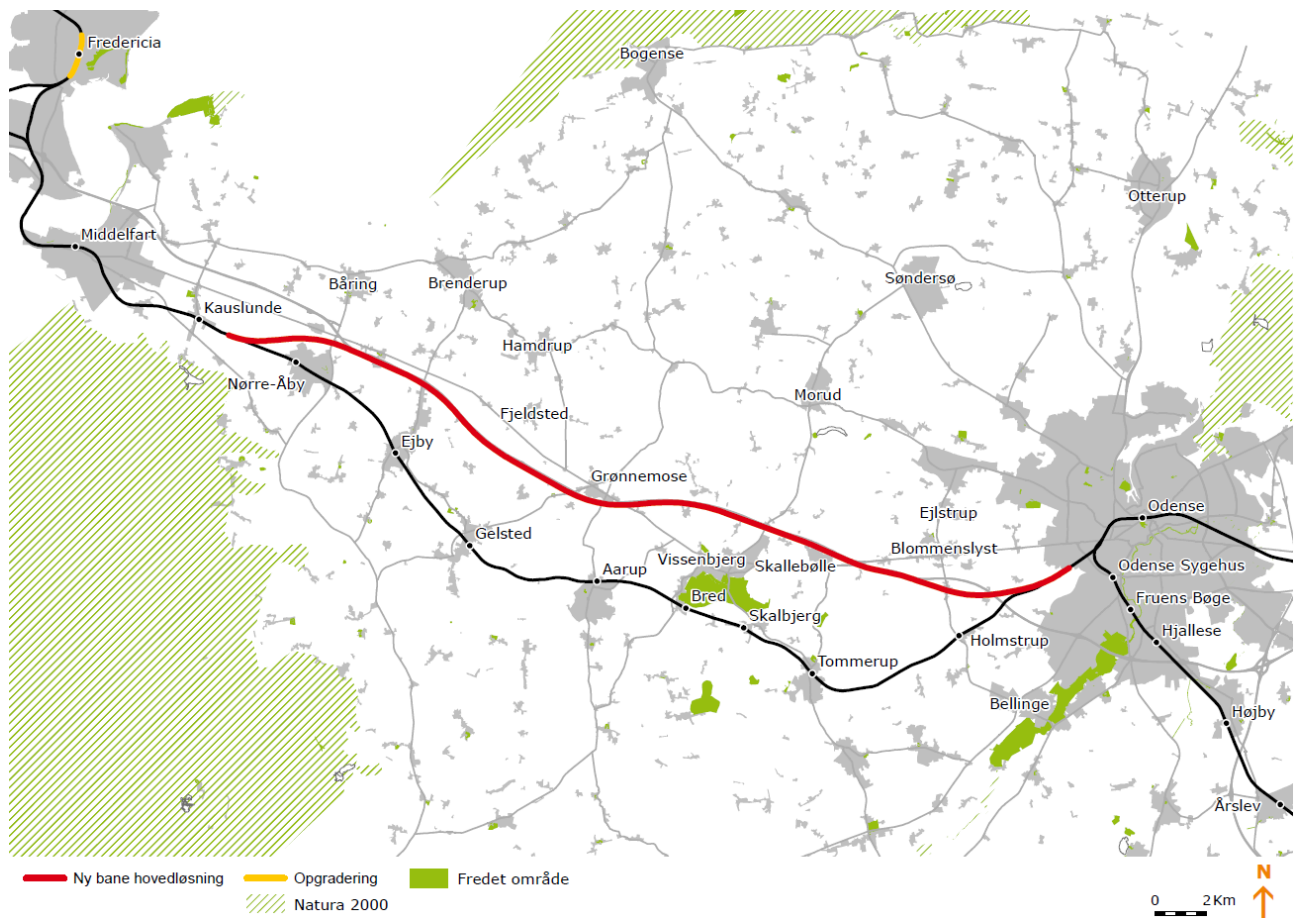
Stk. 2. Erstatningen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Stk. 3. Ved erstatningsfastsættelsen finder § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse.”

Kapitel 3 *Ikrafttræden*

§ 3. Loven træder i kraft den 1. juli 2014

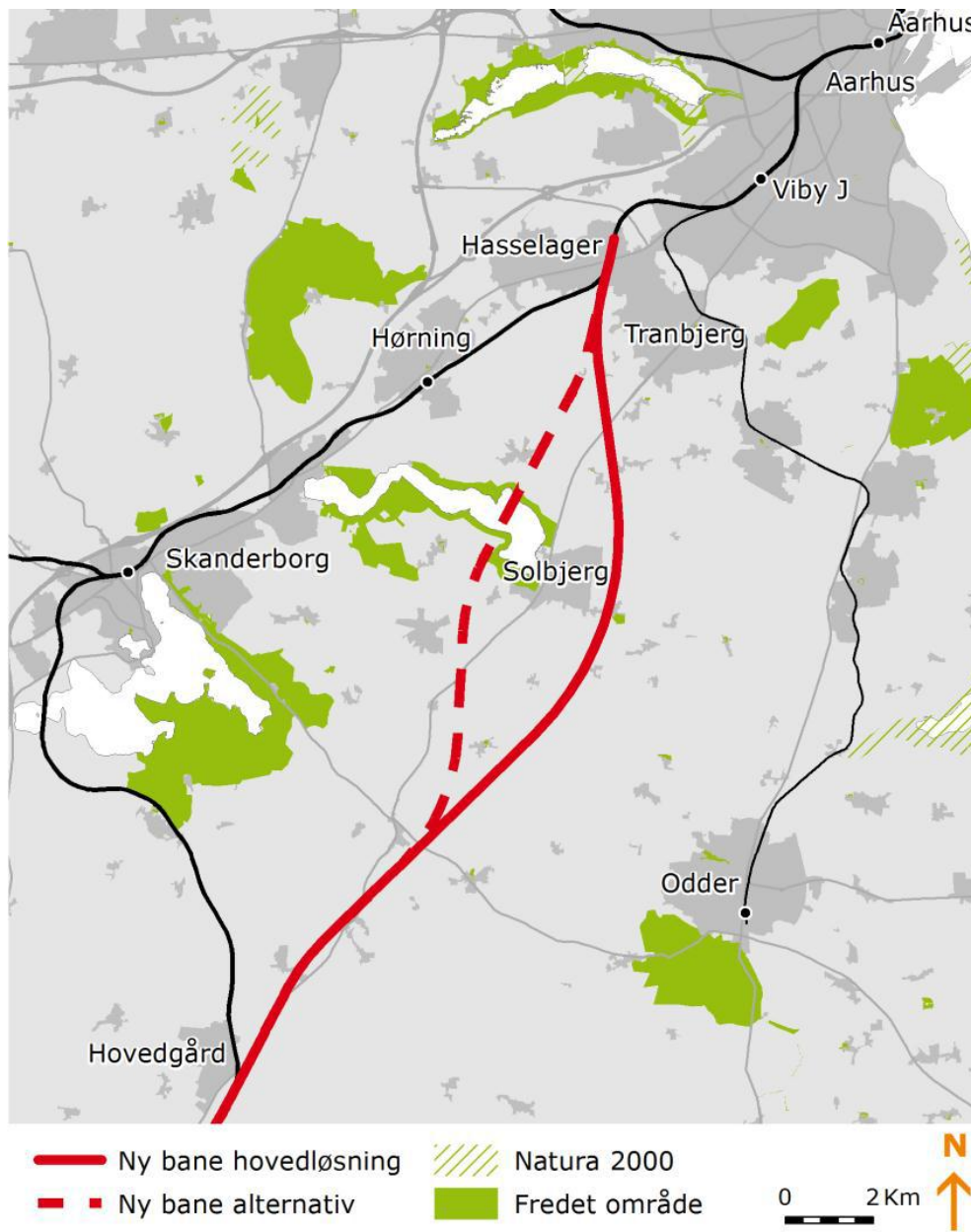
Bilag 1 Ny jernbane over Vestfyn



Ny jernbane over Vejle Fjord



Ny jernbane Hovedgård-Hasselager



Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning	8
2. Baggrund for forslaget.....	8
2.1. Politiske aftaler	8
3. Lovforslagets indhold.....	9
3.1. Ny Jernbane over Vestfyn.....	10
3.2. Ny jernbane over Vejle Fjord	10
3.3. Ny jernbane Hovedgård - Hasselager	10
3.4. Banebetjening af Billund og Billund Lufthavn.....	10
3.5. Hastighedsopgraderinger i forbindelse med Timemodellen.....	10
3.6. Regionale hastighedsopgraderinger.....	11
3.7. Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland.....	11
3.8. Øget kapacitet på jernbanen mellem Herning og Holstebro	11
3.9. Niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg Station	12
3.10. Ekstra spor ved Gødstrup Station	12
3.11. Elektrificering	12
4. Ændring af lov om jernbane - fremrykket ekspropriation og byggelinjer	12
4.1. Gældende ret	12
4.1.1. Fremrykket ekspropriation	12
4.1.2. Byggelinjer.....	13
4.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag.....	13
4.2.1 Fremrykket ekspropriation og grundlovens § 73.....	13
4.2.2. Forbud og byggelinjer	14
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige	14
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet	15
7. Ligestillingsmæssige konsekvenser.....	15
8. Administrative konsekvenser for borgerne.....	15
9. Miljømæssige konsekvenser.....	15
10. Forholdet til EU-retten.....	16
11. Høring	16
12. Sammenfattende skema	17

1. Indledning

Det foreslås, at transportministeren bemyndiges til at undersøge, projektere og miljøvurdere en lang række konkrete projekter, som til sammen realiserer Togfonden DK og visionen om Timemodellen.

Lovforslaget indeholder bemyndigelse til at transportministeren kan undersøge, projektere og miljøvurdere følgende anlægsprojekter:

- 1) En ny jernbane over Vestfyn, jf. bilag 1 til loven.
- 2) En ny jernbane over Vejle Fjord, jf. bilag 2 til loven.
- 3) En ny jernbane mellem Hovedgård - Hasselager, jf. bilag 3 til loven.
- 4) Banebetjening af Billund og Billund Lufthavn.
- 5) Opgraderinger af følgende jernbanestrækninger: Fredericia – Vejle, Vejle – Horsens, Horsens- Hovedgård, Aarhus-Aalborg og omkring Aarhus H samt perrontilpasninger mv.
- 6) Hastighedsopgraderinger på følgende regionale jernbanestrækninger: Aalborg – Frederikshavn, Struer – Thisted, Langå – Struer, Østerport – Helsingør, Vejle – Struer, Esbjerg – Struer, Skanderborg – Skjern, Bramming – Tønder, Holbæk-Kalundborg, Køge Nord – Næstved samt Tinglev – Sønderborg.
- 7) Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland.
- 8) Øget banekapacitet mellem Herning - Holstebro.
- 9) Niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg Station.
- 10) Ekstra spor ved Gødstrup Station.

Samtidig foreslås der indsat en række nye bestemmelser i lov om en jernbane, som giver transportministeren en række generelle hjemler i forbindelse med anlæg af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg. De foreslåede bestemmelser medfører, at transportministeren kan nedlægge byggelinjer og forbud. Desuden foreslås det, at transportministeren i visse særlige tilfælde kan overtage en ejendom, hvor der er nedlagt byggelinjer. Endvidere foreslås det, at ejere, der er i en særlig situation og hvis ejendom berøres særligt indgribende af et kommende projekt, vil kunne anmode om, at deres ejendom overtages, før end de ordinære ekspropriationer vil finde sted.

2. Baggrund for forslaget

2.1. Politiske aftaler

Regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre), Enhedslisten og Dansk Folkeparti indgik den 17. september 2013 Aftale om harmonisering af beskatningen i Nordsøen, hvoraf det fremgår, at det statslige merprovenu ved harmoniseringen af beskatningen i Nordsøen på ca. 28,5 mia. kr. afsættes til kollektiv trafik til størst mulig gavn for danskerne gennem etablering af Togfonden DK.

Regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre), Dansk Folkeparti og Enhedslisten indgik den 14. januar 2014 Aftale om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden DK. Aftalen omhandler den nærmere udmøntning af midlerne i Togfonden DK, herunder at der disponeres 23 mia. kr. til massive investeringer i nye skinner, hurtigere forbindelser og elektrificering af størstedelen af det danske jernbanenet. Desuden reserveres der 3,4 mia. kr. til en ny jernbane mellem Hovedgård og Hasselager. Den politiske aftale om Togfonden DK er gengivet i bilag 1 til lovforslaget.

3. Lovforslagets indhold

Lovforslaget giver hjemmel til, at transportministeren kan undersøge, projektere og miljøvurdere de konkrete projekter, der er angivet i § 1, og som er beskrevet nærmere nedenfor i afsnittene 3.1 - 3.10.

For alle anlægsprojekterne gælder, at den konkrete udformning af disse skal undersøges nærmere, herunder skal det vurderes, om der er VVM-pligt for det enkelte projekt eller om projektet ikke vil påvirke miljøet i en sådan grad, at yderligere undersøgelser er nødvendige.

For så vidt angår nyanlæg af jernbaner til fjerntrafik, jf. de foreslåede projekter i § 1, nr. 1-4, vil disse være VVM-pligtige. Disse projekter vil således skulle gennemgå en VVM-proces, hvor anlægsmyndigheden udarbejder en VVM-redegørelse. Offentligheden vil i forbindelse med anlægsmyndighedens udarbejdelse af VVM-redegørelsen blive inddraget i en idefase og i en offentlighedsfase. VVM-redegørelsen vil i det væsentlige blive indarbejdet i en kommende anlægslov. Derved vil anlægsloven få samme kendetegn som en VVM-tilladelse, idet lovgiver inden vedtagelse af loven har taget alle projektets miljøpåvirkninger i betragtning. Denne model er i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet, hvoraf det fremgår af art. 1, stk. 5, at direktivet ikke finder anvendelse på projekter, der vedtages i enkeltheder ved en national særlov.

For så vidt angår de øvrige projekter, jf. de foreslåede projekter i § 1, nr. 5-10, vil det ligeledes skulle vurderes, i hvilket omfang projekterne påvirker miljøet. Anlægsmyndigheden vil udarbejde en såkaldt screening, som i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010 om vurdering af visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning, anmeldes til de berørte kommuner. Kommunen videresender anmeldelsen til Naturstyrelsen. Naturstyrelsen træffer på den baggrund en screeningsafgørelse, om hvorvidt projektet er VVM-pligtigt eller ej. Såfremt der er VVM-pligt kan projektet gennemføres på to måder, enten via ovennævnte model, hvor der gennemføres en VVM-proces og hvor projektet munder ud i en anlægslov, eller via den normale VVM-proces i planloven, hvor det er Naturstyrelsen, der giver en VVM-tilladelse.

Det vil i praksis være transportministeren, der beslutter om et VVM-pligtigt projekt vil blive realiseres på baggrund af en anlægslov eller efter de almindelige VVM-regler i planloven. Beslutning herom vil afhænge af projektets omfang og karakter, men også af projektets tidsplan. Det er på nuværende tidspunkt ikke afklaret, om der vil blive udarbejdet anlægslove for samtlige de foreslåede anlægsprojekter.

Såfremt et projekt ikke påvirker miljøet væsentligt vil projektet i udgangspunktet kunne iværksættes uden yderligere miljøundersøgelser.

Desuden foreslås der en ændring i jernbaneloven, hvor der foreslås indsat en række generelle hjemler i forbindelse med anlæg af jernbaner eller ændring af bestående af jernbaneanlæg.

De foreslåede ændringer i jernbaneloven medfører, at transportministeren allerede i projekteringsfasen kan nedlægge forbud forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer. Desuden foreslås, at transportministeren kan nedlægge egentlige byggelinjer for at beskytte de enkelte projekter mod fordyrelser. Forbud og byggelinjer skal sikre, at der ikke opføres ny bebyggelse eller foretages væsentlige forandringer af eksisterende bebyggelse tæt på de kommende projekter.

Der foreslås endvidere indsat en hjemmel til fremrykket ekspropriation, således at ejere af ejendomme, der berøres særligt indgribende af et anlægsprojekt, og som er i en særlig situation, kan anmode om, at deres ejendom eksproprieres før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

3.1. Ny Jernbane over Vestfyn

Der påtænkes etableret en ny højhastighedsbane på 35 km langs den fynske motorvej, jf. bilag 1 til loven. Hovedforslaget er en placering på den sydlige side af motorvejen. Banen tilsluttes den eksisterende jernbane hhv. vest for Odense og øst for Kauslunde. Den nye jernbane er 4 km kortere end den eksisterende jernbane, som bevares til brug for regionaltoget og godstog.

3.2. Ny jernbane over Vejle Fjord

Der påtænkes etableret en ny 9 km lang højhastighedsjernbane, som forløber hen over Vejle Fjord 6,5 km øst for den nuværende vejbro, jf. bilag 2 til loven. Anlægget omfatter en ca. 3,1 km lang bro og 6 km landanlæg. Broens højde bliver 40 meter i gennemsejlingsfaget. Hovedforslaget indebærer, at jernbanen udfletter fra den eksisterende jernbane ved Brejning og går gennem et skovområde ned mod fjorden. Nord for fjorden tilsluttes jernbanen til den eksisterende jernbane ved Daugård.

3.3. Ny jernbane Hovedgård - Hasselager

Der påtænkes etableret en ny 23 km lang højhastighedsjernbane fra Hovedgård nord for Horsens til Hasselager syd for Aarhus, jf. bilag 3 til loven. Hovedforslaget indebærer, at den nye jernbane forløber gennem åbne arealer, tilsluttes den eksisterende jernbane syd for Hovedgård, passerer øst om Solbjerg og tilsluttes den eksisterende jernbane i Hasselager. Som det fremgår af bilag 3 til loven, er der en alternativ linjeføring, som også vil blive miljøvurderet.

3.4. Banebetjening af Billund og Billund Lufthavn

Der påtænkes etableret en baneforbindelse mellem Vejle og Billund.

Såvel den konkrete linjeføring, samt hvilken form for banebetjening, der ønskes, skal forinden linjeføringen og baneformen fastlægges, drøftes nærmere, herunder med de lokale parter.

En banebetjening af Billund vil bidrage til et generelt løft af den kollektive trafik i Østjylland og skabe sammenhæng mellem landsdelstrafikken og de prioriterede byer i Timemodellen, herunder bl.a. Vejle og Herning og Billund. Banen får stationer ved Billund Lufthavn og nær Legoland.

3.5. Hastighedsopgraderinger i forbindelse med Timemodellen

Ud over de tre nye jernbanestrækninger påtænkes relevante dele af den eksisterende jernbane mellem Fredericia og Hovedgård samt mellem Aarhus og Aalborg opgraderet til 200 km/t eller højest mulige hastighed.

Hastigheden gennem Fredericia Banegård påtænkes opgraderet fra 100 km/t til 120 km/t ved at justere sporene og kurverne.

Strækningen mellem Pjedsted og Brejning påtænkes opgraderet fra 140 km/t til 160 km/t.

Strækningen mellem Daugard og Horsens påtænkes opgraderet til 200 km/t ved blandt andet at rette to kurver ud.

Strækningen mellem Horsens Nord – Hovedgård påtænkes opgraderet til 200 km/t ved blandt andet at rette 9 kurver ud.

Strækningerne Aarhus-Hobro og Hobro-Aalborg påtænkes ligeledes hastighedsopgraderet. Forligskredsen bag Aftalen om En Grøn Transportpolitik af 29. januar 2009 (Regeringen (Socialdemokraterne, Socialistisk Folkeparti og Det Radikale Venstre), Venstre, Det Konservative Folkeparti, Dansk Folkeparti og Liberal Alliance) har tidligere besluttet en hastighedsopgradering fra de nuværende 120 km/t til 160 km/t på strækningen mellem Aarhus og Aalborg. Med VVM-analysen undersøges muligheden for, at hastigheden kan sættes yderligere op. Med Togfonden DK afsættes midler til at øge hastigheden på strækningen til 200 km/t de steder, hvor det er muligt uden større sporflytninger. På øvrige delstrækninger øges hastigheden til det maksimalt mulige uden større sporflytninger.

Kapaciteten på Aarhus H påtænkes udbygget ved blandt andet nye eller ændrede sporskifteforbindelser samt en ny perron. Der er desuden afsat midler til en pulje, således at udfordringer på andre stationer i forhold til afvikling af togene kan undersøges og imødekommes.

3.6. Regionale hastighedsopgraderinger

For at give et samlet løft til togtrafikken i hele landet og forstærke den lokale gevinst ved Timemodellen påtænkes hastighedsopgraderinger af følgende regionale jernbaner:

Aalborg – Frederikshavn
 Struer – Thisted
 Langå – Struer
 Vejle – Struer
 Esbjerg – Struer
 Skanderborg – Skjern
 Bramming – Tønder
 Holbæk-Kalundborg
 Køge Nord – Næstved
 Østerport - Helsingør
 Tinglev - Sønderborg

3.7. Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland

Der påtænkes en udbygning af kapaciteten mellem Aalborg og Hirtshals, dvs. på så vel Banedanmarks net som på Region Nordjyllands jernbane Hjørring-Hirtshals, eventuelt via dobbeltspor og/eller krydsningsstationer m.v.

3.8. Øget kapacitet på jernbanen mellem Herning og Holstebro

Det påtænkes, at kapaciteten på jernbanen mellem Herning og Holstebro skal undersøges nærmere samt at kapaciteten skal udbygges. Formålet med at udbygge kapaciteten på jernbanen er at muliggøre, at der kan køre op til tre tog i timen på strækningen og på den måde skabe grundlag for at køre direkte tog mellem Aarhus og Holstebro.

3.9. Niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg Station

Der påtænkes etableret en niveaufri skæring (en såkaldt fly-over), hvor Øresundsbanen på en bro føres over den nye jernbane København-Ringsted vest for Ny Ellebjerg. En niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg vurderes at have betydelig trafikal værdi og vil særligt være til fordel for godstogene. For passagertrafikken ligger Ny Ellebjerg endvidere centralt, hvor jernbanen København-Køge-Ringsted, Øresundsbanen, S-togsringen og S-banen til Køge krydser hinanden. Det gør Ny Ellebjerg oplagt som et nyt trafikknudepunkt for hele hovedstadsområdet. Der påtænkes således etableret de nødvendige perroner, trapper, elevatorer, overdækning m.v. på Ny Ellebjerg Station.

3.10. Ekstra spor ved Gødstrup Station

I Aftale om Elektrificering af jernbanen m.v af 7. februar 2012 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti, blev det besluttet at etablere en station (med ét spor) ved det kommende regionshospital beliggende ved Gødstrup. Der påtænkes etableret et ekstra spor på stationen, som vil forbedre mulighederne for trafikering af stationen.

3.11. Elektrificering

Som en del af aftalen om udmøntningen af Togfonden DK gennemføres også elektrificering af den resterende del af jernbanehovednettet i Danmark. Det drejer sig om strækningerne:

Fredericia – Aalborg (2021-2023)
 Aalborg – Frederikshavn (2023-2025)
 Roskilde – Kalundborg (2022-2024)
 Vejle – Struer (2024-2026)

Elektrificeringsprojekterne har hjemmel i lov nr. 609 af 12. juni 2013 om elektrificering af jernbanen og indgår ikke – udover det bevillingsmæssige spørgsmål – i denne lov.

4. Ændring af lov om jernbane - fremrykket ekspropriation og byggelinjer

4.1. Gældende ret

4.1.1. Fremrykket ekspropriation

På baneområdet indførtes hjemmel til fremrykket ekspropriation første gang i den første projekteringslov for København-Ringsted, lov nr. 497 af 7. juni 2001, og siden er der indført hjemmel til fremrykket ekspropriation (forlods overtagelse) i samtlige projekteringslove på baneområdet samt i lov nr. 285 af 15. april 2009 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring samt lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane.

Fremrykket ekspropriation beskriver den situation, hvor ministeren, efter anmodning fra ejeren, under visse betingelser kan erhverve en ejendom forud for de ordinære ekspropriationer. Fremrykket ekspropriation kan dog kun komme på tale, såfremt der foreligger særlige grunde hos ejeren. Fremrykket ekspropriation skal således sikre borgere, der er i særlige situationer, en mulighed for at blive eksproprieret allerede i projekteringsfasen.

4.1.2. Byggelinjer

Første gang, der indførtes mulighed for at pålægge byggelinjer på baneområdet, var i lov nr. 1453 af 22. december 2004 om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Formålet med muligheden for at pålægge byggelinjer var at sikre en senere gennemførelse af baneanlægget, herunder at sikre, at der ikke påførtes anlægget urimelige udgifter. I dag findes regler om byggelinjer i de enkelte projekteringslove for de forskellige infrastrukturprojekter, eksempelvis lov nr. 285 af 15. april 2009 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring samt lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane.

Byggelinjer er anlægsmyndighedens mulighed for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg samt udvidelse af bestående baneanlæg. Byggelinjer betyder, at der ikke kan opføres ny eller genopføres bebyggelse eller andre anlæg af blivende art samt foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse inden for den pålagte byggelinje. Byggelinjer kan alene pålægges for en periode ad gangen. Med reglerne sikres borgerne samtidig visse rettigheder, såfremt de pålagte byggelinjer berører dem særligt indgribende.

4.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag.

4.2.1 Fremrykket ekspropriation og grundlovens § 73

Der har på vejområdet i de senere år været en udvikling i retning af, at der i stigende omfang sættes projekter i gang på baggrund af en politisk aftale, og at der udarbejdes anlægslove, når det er endeligt besluttet at gennemføre projektet. En lignende udvikling på baneområdet, hvor man muligvis ikke vil finde det nødvendigt at lave projekteringslove i samme omfang som hidtil, må forudses. Hvis der ikke laves projekteringslove, er der ikke hjemmel til at foretage fremrykket ekspropriation, idet hjemlen optages i projekteringslovene. Formålet med at indsætte en generel bestemmelse om fremrykket ekspropriation i jernbaneloven er således at sikre mulighed for at blive eksproprieret på et tidligt tidspunkt i processen, såfremt der foreligger særlige forhold hos ejeren.

Transportministeren kan benytte bestemmelsen, når der er truffet beslutning om et nyt baneanlæg eller ændringer af et bestående baneanlæg, fx i form af en projekteringslov, jf. den foreslåede § 1. Bestemmelsen vil også kunne udnyttes, såfremt der er truffet beslutning om en projekteringsaktivitet på anden vis end i form af en projekteringslov, fx via en politisk aftale. Selvom der er givet transportministeren bemyndigelse til at projektere et givent anlægsprojekt, vil bestemmelsen først kunne benyttes, når der er udarbejdet et konkret anlægsprojekt, fx når en VVM-redegørelse er udarbejdet eller der er foretaget en VVM-screening, der har ført til, at et konkret projekt ikke er underlagt VVM-pligt.

Fx i forbindelse med visse af de anlægsprojekter, der fremgår af den foreslåede § 1, fx § 1, stk. 1, nr. 4, banebetjening af Billund og Billund Lufthavn, hvor der endnu ikke er truffet beslutning om

linjeføringen, eller hvilken type bane der skal anlægges. I sådanne situationer vil bestemmelsen først kunne finde anvendelse efter, at der er udarbejdet en VVM-redegørelse for det besluttede baneprojekt.

Med den foreslåede regel får ejeren mulighed for at anmode om fremrykket ekspropriation. Det vil dog være et krav, at der foreligger særlige grunde hos ejeren for, at en fremrykket ekspropriation kan imødekommes. Muligheden foreslås af hensyn til eventuelle ejere af ejendomme, der senere vil skulle eksproprieres, og hvor der foreligger særlige tvingende grunde til, at ekspropriationen bør fremrykkes, fx som følge af sygdom eller lignende.

Det fremgår af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning. Med den foreslåede bestemmelse skabes således i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til at erhverve de fornødne arealer til de konkrete baneprojekter. Ved fremrykket ekspropriation vil det dog kun være i de tilfælde, hvor ejeren af den pågældende ejendom anmoder om det, jf. den foreslåede bestemmelse i jernbanelovens § 23 d, stk. 2 og § 23 e.

4.2.2. Forbud og byggelinjer

Som nævnt ovenfor i afsnit 4.2.1. har der på vejområdet i de senere år været en udvikling i retning af, at der i stigende omfang sættes projekter i gang på baggrund af en politisk aftale, og at der udarbejdes anlægslove, når det er endeligt besluttet at gennemføre projektet. En lignende udvikling må som nævnt forudses på baneområdet. Hvis der ikke laves projekteringslove, er der ikke hjemmel til at nedlægge forbud eller byggelinjer, idet hjemlerne hertil optages i projekteringslovene. Formålet med at indsætte generelle bestemmelser om forbud og byggelinjer i jernbaneloven er således at sikre mulighed for at transportministeren kan sikre et projektet mod senere fordyrelser.

Transportministeren kan benytte bestemmelsen, når der er truffet beslutning om et nyt baneanlæg eller ændringer af et bestående baneanlæg, fx. i form af en projekteringslov, jf. den foreslåede § 1. Bestemmelsen vil også kunne udnyttes, såfremt der er truffet beslutning om en projekteringsaktivitet på anden vis end i form af en projekteringslov, fx via en politisk aftale. Selvom der er givet transportministeren bemyndigelse til at projektere et givent anlægsprojekt, vil bestemmelsen først kunne benyttes, når der er udarbejdet et konkret anlægsprojekt, fx når en VVM-redegørelse er udarbejdet eller der er foretaget en VVM-screening, der har ført til, at et konkret projekt ikke er underlagt VVM-pligt.

En generel bestemmelse i jernbaneloven vil endvidere skabe en ensretning med reguleringen på vejområdet for så vidt angår statslige anlægsprojekter, idet der i vejloven findes regler om nedlæggelse af forbud og byggelinjer.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti indgik den 17. september 2013 Aftale om harmonisering af beskatningen i Nordsøen, hvoraf det fremgår, at det statslige merprovenu ved harmoniseringen af beskatningen i Nordsøen på ca. 28,5 mia. kr. afsættes til kollektiv trafik til størst mulig gavn for danskerne gennem etablering af Togfonden DK. Aftalen blev udmøntet ved lov nr. 1636 af 26. december 2013 om ændring af kulbrinteskatteloven, lov om ansættelse og opkrævning m.v. af skat ved kulbrinteindvinding og lov om etablering og benyttelse af en rørledning til transport af råolie og kondensat.

Som følge af aftalen af 14. januar 2014 om En moderne Jernbane – udmøntning af Togfonden DK er den økonomiske ramme for gennemførelse af Togfonden 28,5 mia. kr., jf. bilag 1 til lovforslaget.

Af den samlede ramme går ca. 700-950 mio. kr. til projekteringsfasen til VVM-undersøgelser og fremrykkede ekspropriationer i forbindelse med de i § 1 foreslåede projekter.

Indførelse af en generel hjemmel til nedlæggelse af forbud og byggelinjer samt fremrykket ekspropriation i jernbaneloven vurderes ikke at medføre økonomiske konsekvenser for staten her og nu, men kan på sigt medføre omkostninger, som kræver bevillingsmæssig hjemmel.

Der er ikke økonomiske og administrative omkostninger for kommuner og regioner i forbindelse med lovforslaget.

6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Der forventes økonomiske fordele for erhvervslivet som følge af den øgede mobilitet, som Timemodellen skaber. Den øgede mobilitet forventes at påvirke arbejdsudbuddet positivt, idet omkostningerne ved transport bliver lavere pga. markant rejsetidsreduktion.

7. Ligestillingsmæssige konsekvenser

Undersøgelser af transportvaner viser, at kvinder i højere grad end mænd rejser med kollektiv trafik. Der er dog en tendens til, at mænd, når de vælger kollektiv trafik, i højere grad benytter de kollektive transportmidler ved lidt længere rejser. Det er forventningen, at udmøntningen af Togfonden og indførelse af Timemodellen vil kunne bidrage til at tiltrække nye passagerer af begge køn, fordi det vil blive langt hurtigere at rejse med tog i hele Danmark. Det er således forventningen, at anlægsprojekterne vil kunne være med til at øge både kvinders og mænds samlede benyttelse af kollektiv transport og dermed være ligestillingsmæssigt afbalanceret.

8. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

9. Miljømæssige konsekvenser

For alle anlægsprojekterne gælder, at det skal vurderes, om der er VVM-pligt for det enkelte projekt eller om projektet ikke vil påvirke miljøet i en sådan grad, at yderligere undersøgelser er nødvendige.

For så vidt angår nyanlæg af jernbaner til fjerntrafik, jf. de foreslåede projekter i § 1, nr. 1-4, vil disse være VVM-pligtige. Disse projekter vil således skulle gennemgå en VVM-proces, hvor anlægsmyndigheden udarbejder en VVM-redegørelse. Offentligheden vil i forbindelse med anlægsmyndighedens udarbejdelse af VVM-redegørelsen blive inddraget i en idefase og i en offentlighedsfase. VVM-redegørelsen vil i det væsentlige blive indarbejdet i en kommende anlægslov.

For så vidt angår de øvrige projekter, jf. de foreslåede projekter i § 1, nr. 5-10, vil det ligeledes skulle vurderes, i hvilket omfang projekterne påvirker miljøet. Anlægsmyndigheden vil udarbejde en såkaldt screening, som i overensstemmelse med bekendtgørelse nr. 1510 af 15. december 2010 om vurdering af

visse offentlige og private anlægs virkning på miljøet (VVM) i medfør af lov om planlægning, anmeldes til de berørte kommuner. Kommunen videresender anmeldelsen til Naturstyrelsen. Naturstyrelsen træffer på den baggrund en screeningsafgørelse, om hvorvidt projektet er VVM-pligtigt eller ej. Såfremt der er VVM-pligt kan projektet gennemføres på to måder, enten via at der gennemføres en VVM-proces og hvor projektet munder ud i en anlægslov, eller via den normale VVM-proces i planloven, hvor det er Naturstyrelsen, der giver en VVM-tilladelse.

Såfremt et projekt ikke påvirker miljøet væsentligt vil projektet i udgangspunktet kunne iværksættes uden yderligere miljøundersøgelser.

10. Forholdet til EU-retten

VVM-undersøgelserne vil opfylde kravene i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation) (EF-Tidende 2012, nr. L 26, side 1). VVM-undersøgelsen vil endvidere opfylde kravene i habitatdirektivet, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter (EF-tidende 1992 nr. L 206, side 7-50) og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet) (EU-Tidende 2010, nr. L 20, side 7.)

11. Høring

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 27. januar 2014 til den 24. februar 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

Advokatsamfundet, Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arriva Tog A/S, Assens Kommune, Billund Kommune, Billund Lufthavn, Brancheforeningen Danske Advokater, Brønderslev Kommune, CFL Cargo Danmark ApS, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk arbejdsgiverforening, Dansk Byggeri, Dansk cyklistforbund, Dansk Energi, Dansk Energinet, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Handicap forbund, Danske handicaporganisationer, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Regioner, DB Schenker Rail, DI Transport, DSB, Energinet.dk, Esbjerg Kommune, Fagligt Fælles Forbund, Favrskov Kommune, Faxe Kommune, Fredensborg Kommune, Fredericia Kommune, Frederikshavn Kommune, Friluftsrådet, Gentofte Kommune, Hector Rail AB, Hedensted Kommune, Helsingør Kommune, Herning Kommune, Hjørring Kommune, HK Trafik og Jernbane, Holbæk Kommune, Holstebro Kommune, Horsens Kommune, Hørsholm Kommune, Håndværksrådet, Jernbanenævnet, Ikast-Brande Kommune, Kalundborg Kommune, Kommunernes Landsforening, København Kommune, Køge Kommune, Landdistrikternes Fællesråd, Landsorganisationen i Danmark, Lejre Kommune, Lyngby-Taarbæk Kommune, Mariagerfjord Kommune, Metroselskabet I/S, Middelfart Kommune, NOAH-Trafik, Nordfyn Kommune, Næstved Kommune, Odder Kommune, Odense Kommune, Randers Kommune, Rebild Kommune, Ringkøbing-Skjern Kommune, Roskilde Kommune, Rudersdal Kommune, Silkeborg Kommune, Skanderborg Kommune, Skive Kommune, Struer Kommune, Sønderborg Kommune, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Thisted Kommune, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, Tønder Kommune, Varde Kommune, Vejle Kommune, Viborg Kommune, Aabenrå Kommune, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune.

12. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner		Økonomisk ramme på ca. 28,5 mia. kr. i statslig finansiering. Ingen fsva. kommuner og regioner.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Fordele som følge af øget mobilitet.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	For så vidt angår nyanlæg af jernbaner til fjerntrafik, jf. de foreslåede projekter i § 1, nr. 1-4, vil disse være VVM-pligtige. For så vidt angår de øvrige projekter, jf. de foreslåede projekter i § 1, nr. 5-10, vil det ligeledes skulle vurderes, i hvilket omfang projekterne påvirker miljøet og om der skal udarbejdes en VVM-redegørelse.	
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	VVM-undersøgelsen vil opfylde kravene i VVM-direktivet, direktivet om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og planter samt fuglebeskyttelsesdirektivet.	

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 1*

Den foreslåede bestemmelse bemyndiger transportministeren til at undersøge og projektere følgende anlægsprojekter, herunder undersøge anlægsprojekternes virkninger på miljøet:

- 1) En ny jernbane over Vestfyn, jf. bilag 1 til loven.

- 2) En ny jernbane over Vejle Fjord, jf. bilag 2 til loven.
- 3) En ny jernbane mellem Hovedgård - Hasselager, jf. bilag 3 til loven.
- 4) Banebetjening af Billund og Billund Lufthavn.
- 5) Opgraderinger af følgende jernbanestrækninger: Fredericia – Vejle, Vejle – Horsens, Horsens- Hovedgård, Aarhus-Aalborg og omkring Aarhus H samt perrontilpasninger mv.
- 6) Hastighedsopgraderinger på følgende regionale jernbanestrækninger: Aalborg – Frederikshavn, Struer – Thisted, Langå – Struer, Østerport – Helsingør, Vejle – Struer, Esbjerg – Struer, Skanderborg – Skjern, Bramming – Tønder, Holbæk-Kalundborg, Køge Nord – Næstved samt Tinglev – Sønderborg.
- 7) Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland.
- 8) Øget banekapacitet mellem Herning – Holstebro.,
- 9) Niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg Station.
- 10) Ekstra spor ved Gødstrup Station.

Projektering og undersøgelse af anlægsprojekterne, som realiserer Aftalen om en moderne jernbane – udmøntning af Togfonden omfatter den planlægning af de nødvendige arbejder for realisering af projekterne forud for en endelig politisk beslutning, fx i form af en anlægslov. Forskellige projekialternativer vil blive undersøgt. Anlægsomkostningerne for et eller flere af disse alternativer estimeres på et kvalificeret grundlag, og det vurderes hvor lang tid det tager at gennemføre projekterne. Anlægslementerne fastlægges og det afklares hvilke arealer der skal inddrages.

Som led i projekteringen vil de miljømæssige konsekvenser ved de angivne projekter blive undersøgt. For de anlægsprojekter, der omhandler projektering af nye baneanlæg, jf. nr. 1-4 vil der skulle udarbejdes VVM-redegørelser.

For de øvrige projekter, jf. nr. 5-10 vil det ved en screening blive afklaret om, der skal udarbejdes en VVM-redegørelse. Det er Naturstyrelsen, der afgør, hvorvidt der skal udarbejdes en VVM-redegørelse.

For en nærmere beskrivelse af de ti projekter henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 3.1-3.10.

Til § 2

Til nr. 1

Der foreslås indsat et nyt kapitel i jernbaneloven. Kapitlet omhandler anlæg af baner.

Til § 23 a

Som noget nyt foreslås med § 23 a indført en generel hjemmel til, at transportministeren kan pålægge byggelinjer på jernbaneområdet. Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 4.1.2. og 4.2.2.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* giver transportministeren bemyndigelse til at sikre gennemførelse af nye baneanlæg eller ændring af bestående baneanlæg ved at pålægge byggelinjer på berørte ejendomme.

Transportministeren kan benytte bestemmelsen, når der er truffet beslutning om et nyt baneanlæg eller ændringer af et bestående baneanlæg, fx i form af en projekteringslov, jf. den foreslåede § 1 oven for i lov om en moderne jernbane. Selvom der er givet transportministeren bemyndigelse til at undersøge og projektere et givent anlægsprojekt, vil bestemmelsen i visse situationer først kunne benyttes, når der er udarbejdet et konkret anlægsprojekt. Dette vil fx være tilfældet i forbindelse med visse af de

anlægsprojekter, der fremgår af den foreslåede § 1, fx § 1, stk. 1, nr. 4 banebetjening af Billund og Billund Lufthavn, hvor der endnu ikke er truffet beslutning om linjeføringen, eller hvilken type bane der skal anlægges.

Transportministeren vil også kunne benytte bestemmelsen, når der på anden vis, er truffet endelig beslutning om, at et konkret anlægsprojekt skal projekteres, fx når en miljøreddegørelse er udarbejdet eller der er foretaget en VVM-screening, der har ført til at et konkret projekt ikke er underlagt VVM-pligt.

Med bestemmelsen i stk. 1 begrænses den periode, der kan pålægges byggelinjer for en periode af højst 10 år. Der skal således træffes en ny beslutning om byggelinjepålæg, hvis byggelinjerne ønskes opretholdt ud over denne periode. Byggelinjepålægget kan ved nyt pålæg forlænges én gang med yderligere op til 10 år.

Det er hensigten, at klagefristen vedrørende byggelinjepålæg skal være 4 uger for at skabe overensstemmelse med de bestemmelser om byggelinjer, der findes i projekteringslovene på området. Transportministeren fastsætter regler om klagefrister med hjemmel i § 24 c, stk. 2.

Bestemmelsen i *stk. 2* beskriver retsvirkningerne af byggelinjepålægget. Byggelinjerne medfører, at grundejeren ikke uden transportministerens tilladelse må opføre ny bebyggelse og anlæg af blivende art, såsom sportspladser, tankanlæg eller lignende, herunder ved tilbygning eller ved genopførelse, 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, fx kreditforeningslån eller boliglån i bank.

Byggelinjepålæg på en ejendom til sikring af bygningen af baneanlægget anses som en almindelig regulering af ejendomsretten og er som sådan principielt erstatningsfri for det offentlige. Byggelinjepålæg er således generelle og er som udgangspunkt ikke så intensive, at de kan anses for at udgøre ekspropriative indgreb.

I tilfælde, hvor byggelinjerne virker særligt indgribende, har en ejer af et areal, der pålægges byggelinjer, dog adgang til under visse nærmere betingelser at begære sin ejendom helt eller delvis overtaget af anlægsmyndigheden mod erstatning, jf. de i 23 d stk. 1-3, foreslåede bestemmelser.

Bestemmelsen svarer i det væsentlige til §§ 34-35 i lov om offentlige veje.

§ 23 b

Som noget nyt foreslås indført en generel hjemmel til, at transportministeren som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer kan nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af det i § 23 a nævnte anlæg, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 23 a, stk. 2.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* gives transportministeren hjemmel til, som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer at nedlægge forbud mod bebyggelse på ejendomme, som vil blive berørt af anlægget. Forbudsperioden har kun gyldighed et år og kan ikke forlænges. Bestemmelsen giver mulighed for midlertidigt at hindre byggeri i tilfælde, hvor der endnu

ikke er pålagt byggelinjer, og hvor der påtænkes gennemført foranstaltninger, som nævnt i den foreslåede § 23 a, stk. 2.

Det er hensigten, at klagefristen vedrørende byggelinjepålæg skal være 4 uger for at skabe overensstemmelse med de bestemmelser om byggelinjer, der findes i projekteringslovene på området. Transportministeren fastsætter regler om klagefrister med hjemmel i § 24 c, stk. 2.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* pålægges kommunen som den myndighed, der udsteder byggetilladelse, at underrette transportministeren om planlagt nybyggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af anlægget. Hvis der ikke er nedlagt forbud inden to måneder efter indberetningen, kan bygningsmyndigheden udstede byggetilladelse.

I *stk. 3* fastsættes det, at klage over et nedlagt forbud som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde, at give klagen opsættende virkning.

Bestemmelsen svarer i det væsentlige til § 36 i lov om offentlige veje.

§ 23 c

Som noget nyt foreslås, som følge af de nye regler om byggelinjer, regler om offentliggørelse og meddelelse af byggelinjepålæg.

Den foreslåede *stk. 1* fastsætter, at der skal ske offentliggørelse af pålæg af byggelinjer, og at der skal ske meddelelse direkte til ejere og brugere af ejendomme, der direkte berøres af pålægget. Som konsekvens heraf skal transportministeren oplyse om beliggenheden af byggelinjer på de pågældendes ejendomme.

I medfør af *stk. 2* skal byggelinjepålæg tinglyses, dog først når klagefristen er udløbet, og der er truffet afgørelse i forbindelse med eventuel klage. Som nævnt i bemærkningerne til den foreslåede § 23 a, er det hensigten, at klagefristen sættes til 4 uger. Tinglysningen er af oplysende karakter, jf. bemærkningerne nedenfor til *stk. 4*, hvoraf det fremgår, at gyldighedsvirkningen af et byggelinjepålæg er knyttet til offentliggørelsen.

Stk. 3 fastsætter, at klager over pålæg af byggelinje 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, at byggelinjebestemmelser, der er offentliggjort, skal respekteres af såvel ejendommenes ejere som af andre rettighedshavere, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet. Gyldighedsvirkningen af byggelinjepålæg er knyttet til offentliggørelsen. Meddelelsen til ejere og brugere af berørte ejendomme er kun af oplysende karakter.

Bestemmelsen 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 byggelinjer efter § 23 a, vil komme i strid med byggelinjebestemmelsen.

Bestemmelsen svarer i det væsentligste til § 37 i lov om offentlige veje.

§ 23 d

Som noget nyt foreslås en generel hjemmel til, at transportministeren efter anmodning fra ejeren af arealer, der er pålagt byggelinjer, under visse omstændigheder kan overtage arealet.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* kan ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 23 a, forlange arealet overtaget af transportministeren 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. Alle omkostninger hertil afholdes af anlægsmyndigheden eller et anlægsselskab oprettet ved lov.

Den retsbeskyttelse, bestemmelsen i *stk. 1* giver grundejerne, er således begrænset til situationer, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde. Som eksempel på et tilfælde, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en 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.

Ifølge den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* kan ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 23 a, kræve, at transportministeren overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet, og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren. "Særlige personlige grunde" vil fx 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. Erhvervsvirksomheder, der drives i selskabsform, vil i visse tilfælde ligeledes kunne opfylde kriteriet om "særlige personlige grunde". De "særlige personlige grunde" vil i sådanne tilfælde kunne foreligge hos ledelsen af den pågældende virksomhed. For erhvervsvirksomheder vil kriteriet om en særlig personlig grund ligeledes kunne opfyldes, hvis erhvervsvirksomheden lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer.

Kravet om, at byggelinjerne skal omfatte et areal, der i "væsentligt omfang" er pålagt byggelinjer efter § 23 a, sigter til den situation, hvor det vurderes, at der er risiko for, at den pågældende ejendom totaleksproprieres eller eksproprieres delvist i større omfang i forbindelse med projektets 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 baneanlæggets udformning på dette tidspunkt. Vurderingen vil være afhængig af, om der er tale om en beboelsesejendom eller en erhvervsvejendom, og om den pågældende ejendom består af én eller flere lodder.

Udgangspunktet er, at byggelinjepålægget skal omfatte en så stor del af ejendommen, at der er risiko for, at transportministeren under alle omstændigheder vil skulle overtage ejendommen helt eller delvist i større omfang for at kunne realisere baneanlægget med den konkrete udformning, som byggelinjen skal sikre.

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

Efter den foreslåede bestemmelse 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 af en sådan beskaffenhed, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som en selvstændig ejendom eller udnyttes på en rimelig måde. Hele ejendommen kan endvidere kræves overtaget, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de i *stk. 2* nævnte situationer.

Ifølge den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* kan ejeren påklage transportministerens 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 seks måneder efter, at afgørelse er kommet frem til klageren.

§ 23 e

Der foreslås indført en ny bestemmelse om fremrykket ekspropriation, tidligere kaldet forlods overtagelse. Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 4.1.1. og 4.2.1

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren, selvom der ikke er nedlagt byggelinjer, på vegne af anlægsmyndigheden eller et anlægsselskab oprettet ved lov kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

Transportministeren kan benytte bestemmelsen, når der er truffet beslutning om et nyt baneanlæg, eller ændringer af et bestående baneanlæg, fx i form af en projekteringslov, jf. den foreslåede § 1 ovenfor i lov om en moderne jernbane. Selvom der er givet transportministeren bemyndigelse til at undersøge og projektere et givent anlægsprojekt, vil bestemmelsen i visse situationer først kunne benyttes, når der er udarbejdet et konkret anlægsprojekt. Dette vil fx være tilfældet i forbindelse med visse af de anlægsprojekter, der fremgår af den foreslåede § 1 i lov om en moderne jernbane, fx § 1, stk. 1, nr. 4, banebetjening af Billund og Billund Lufthavn, hvor der endnu ikke er truffet beslutning om linjeføringen eller hvilken type bane, der skal anlægges.

Transportministeren vil også kunne benytte bestemmelsen, når der på anden vis er truffet endelig beslutning om, at et konkret anlægsprojekt skal projekteres, fx når en VVM-redegørelse er udarbejdet eller der er foretaget en VVM-screening, der har ført til, at et konkret projekt ikke er underlagt VVM-pligt.

Ved "særligt indgribende" sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor 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 aktivitetens gennemførelse. Det indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som aktiviteten indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af aktiviteten, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et "særligt tilfælde" være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt før de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på "særlige tilfælde" kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, fx hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Et andet særligt tilfælde kan være, hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation. Særlige personlige årsager kan fx være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

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

En fremrykket ekspropriation vil kun komme på tale, hvis ejeren, herunder eventuelt en erhvervsvirksomhed, af den pågældende ejendom anmoder herom.

Efter *stk. 2* fastsættes erstatningen af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Efter *stk. 3* fastsættes erstatningen i henhold til reglerne herom i lov om offentlige veje, jf. § 51, stk. 1 og stk. 2.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juli 2014.

AFTALE MELLEM REGERINGEN (S, SF OG RV) OG DANSK FOLKEPARTI OG ENHEDSLISTEN OM:

EN MODERNE JERNBANE – UDMØNTNING AF TOGFONDEN DK

Regeringen, Enhedslisten og Dansk Folkeparti indgik den 17. september 2013 Aftale om harmonisering af beskatningen i Nordsøen, hvoraf det fremgår, at det statslige merprovenu ved harmoniseringen af beskatningen i Nordsøen på ca. 28,5 mia. kr. afsættes til kollektiv trafik til størst mulig gavn for danskerne gennem etablering af Togfonden DK.

Med nærværende aftale udmøntes størstedelen af midlerne i Togfonden DK til massive investeringer i nye skinner og hurtigere forbindelser, som kan realisere timeplanen, en ny forbindelse til Billund, kortere rejsetider på de fleste regionalstrækninger, en opgradering af mulighederne for transport af jernbanegods samt elektrificering af størstedelen af det danske jernbanenet.

Aftalepartierne gør i 2024 status for de økonomiske forudsætninger bag aftalen om udmøntningen af Togfonden DK og den forventede fremtidige udvikling heraf. Af de i Togfonden DK afsatte midler på 28,5 mia. kr. disponeres 23,3 mia. kr. endeligt ved denne aftale. De resterende midler på 5,2 mia. kr. vil parterne træffe endelig beslutning om disponeringen af i 2024, idet der af beløbet er reserveret 3,3 mia. kr. til anlæg af en ny bane Hovedgård-Aarhus. Endvidere vil parterne tage stilling til anvendelsen af det resterende beløb til en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg.

Med aftalen realiseres visionen om en moderne jernbane, hvor togturen kun tager en time mellem Esbjerg-Odense, Aalborg-Aarhus, Aarhus-Odense og Odense-København. Det er langt hurtigere end i dag, og Danmark bindes dermed bedre sammen.

Danskerne vil spare tid. Ikke kun de passagerer, som rejser mellem de største byer. Effekterne af de hurtigere forbindelser vil takket være en smartere tilrettelæggelse af køreplanerne med prioriterede tog med korte skiftetider til Timemodellens tog sprede sig til hele landet og kommer dermed også rejsende til gode uden for de store byer. Yderligere vil hastighedsopgraderinger af de regionale baner forstærke effekten. De hurtigere togforbindelser vil få flere til at vælge toget og lade bilen stå. Samtidig giver elektrificeringen mulighed for anskaffelse af nye el-drevne tog, som vil gavne miljøet og klimaet.

Parterne lægger vægt på, at etableringen af Timemodellen også kommer pendlerne til gavn.

Parterne noterer sig endvidere, at der med Timemodellen som noget nyt i dansk togtrafik opnås en togdrift, hvor passagerindtægterne ved driftsudvidelser overstiger omkostningerne. Årsagen er, at den kortere rejsetid tiltrækker flere passagerer og giver en mere effektiv udnyttelse af togmateriel og personale, som bidrager til, at den samlede driftsøkonomi i tognettet forbedres betragteligt.

Rammer og principper for udmøntningen af Togfonden DK

Parterne er enige om, at man i 2024 gør status for de økonomiske forudsætninger bag aftalen om udmøntningen af Togfonden DK. I den forbindelse vil parterne også tage stilling til disponeringen af de resterende midler i Togfonden DK.

Parterne er enige om følgende rammer og principper for udmøntningen af Togfonden DK:

- Parterne kan med udgangspunkt i nærværende aftale samt aftale om harmonisering af beskatningen i Nordsøen af 17. september 2013 udmønte op til 28,5 mia. kr. i Togfonden DK.
- Med denne aftale disponeres 23,3 mia. kr., hvoraf 6,6 mia.kr. udgør projektreserver i henhold til ny anlægsbudgettering. Det udmøntede råderum udgør således 5,2 mia. kr.
- Parterne gør i 2024 status for Togfonden DK og træffer herunder beslutning vedrørende de projekter, som fremgår af nærværende aftale, men som der ikke med aftalen er truffet endelig beslutning om at disponere midler til. Disponering af det udmøntede råderum på 5,2 mia.kr. sker ved enighed mellem parterne. Parterne står frit for at gennemføre projekter angivet i nærværende aftale, som der ikke med aftalen er truffet endelig beslutning om at disponere midler til, såfremt der findes finansiering hertil uden for Togfonden DK.
- Parterne vil derudover løbende få mulighed for at tage stilling til anvendelsen af midler, der tilbageføres til Togfonden DK, herunder uforbrugte midler og reserver fra konkrete projekter og undersøgelser.

Parterne noterer sig, at det med Aftale om harmonisering af beskatningen i Nordsøen af 17. september 2013, er aftalt at eventuelle afvigelser mellem det realiserede og forudsatte merprovenu fra harmoniseringen af Nordsø-beskatningen vil blive håndteret i forbindelse med den løbende tilrettelæggelse af finanspolitikken i overensstemmelse med de mellemfristede finanspolitiske målsætninger.

Udmøntning af Togfonden giver vækst og beskæftigelse

Parterne lægger vægt på, at Togfondens projekter i anlægsperioden er med til at fremme beskæftigelsen i bygge- og anlægserhvervet og relaterede serviceerhverv i Danmark. Alene elektrificeringen og Timemodellens anlæg vil i anlægsperioden øge beskæftigelsen med ca. 20.000 årsværk, når der akkumuleres hen over perioden.

Parterne noterer sig i den forbindelse, at det er Banedanmarks vurdering, at der med investeringerne i nye strækninger, baneopgraderinger og elektrificeringen af disse, forventes at være store muligheder for at beskæftige dansk arbejdskraft for så vidt angår teknologisk viden, ingeniør- og entreprenørressourcer m.v.

Anvendelsen af dansk arbejdskraft til fx elektrificeringen maksimeres, hvis leverandøren kan imødesee en langsigtet udrulningsperiode med en jævn belastning. På denne måde kan de potentielle leverandører gennemføre en økonomisk optimal planlægning af behovet for maskiner, materialer og arbejdskraft og får samtidig et klart incitament til at benytte arbejdskraft, som allerede er bosat i Danmark. Nogle af de potentielle leverandører har danske datterselskaber, ligesom enkelte allerede på nuværende tidspunkt har allieret sig med lokale entreprenørvirksomheder. På den baggrund er det Banedanmarks vurdering, at der vil være stor mulighed for at anvende dansk arbejdskraft til bl.a. montage af køreledninger, mens der til mere specialiseret højspændingsmontage kan være behov for udenlandsk ekspertise, idet sådan arbejdskraft p.t. ikke findes i Danmark. Der igangsættes parallelt hermed en analyse af tilgængelig arbejdskraft i Danmark, herunder af om der er tilstrækkelig uddannet arbejdskraft.

Parterne lægger endvidere vægt på, at sociale klausuler og arbejdsklausuler indgår i forbindelse med de almindelige kontraktbetingelser ved indgåelse af kontrakter om entreprenørydelser m.v. i forbindelse med projekterne i Togfonden DK. Arbejdsklausuler sikrer medarbejdere ved statslige anlægsprojekter løn og arbejdsvilkår, som ikke er mindre gunstige end dem, der gælder for kollektive overenskomster i Danmark.

Med finanslovaftalen for 2013 er det indskærpet, at statslige ordregivere skal forpligtes til at overveje sociale klausuler (praktikpladser m.v.), og der er etableret et såkaldt ”følg – eller forklar” – princip, hvor statslige ordregivere skal redgøre herfor, såfremt kontrakten ikke indeholder sociale klausuler. Det betyder, at der vil blive oprettet praktikpladser i det omfang det giver mening i forhold til de konkrete opgaver.

Elektrificering af det danske jernbanenet

Parterne er enige om at afsætte 8,7 mia. kr. til elektrificering af størstedelen af det danske jernbanenet. Det danske jernbanenet er i dag kun delvist elektrificeret. Der er allerede besluttet elektrificering af Esbjerg-Lunderskov, Køge Nord – Næstved, Ringsted – Rødby samt den nye bane København – Køge – Ringsted. Med Togfonden DK elektrificeres følgende strækninger frem mod midten af 2020'erne:

- Fredericia – Aalborg 2021-2023
- Aalborg – Frederikshavn 2023-2025
- Vejle – Struer 2024-2026
- Roskilde – Kalundborg 2022-2024

Parterne noterer sig, at det er Banedanmarks forventning, at fleksibilitet i åbningsårene for strækningerne forventes at give de billigste anlægspriser, og på baggrund af udbuddet og de indkomne tilbud vil endelige åbningsår kunne fastsættes. Parterne vil primo 2015 få forelagt det endelige resultat af udbudsprocessen og dermed grundlaget for den endelige tidsplan for hele elektrificeringen.

Parterne noterer sig, at Banedanmarks anlægsoverslag baserer sig på de økonomiske gevinster, der forventes at ligge i etableringen af et samlet elektrificeringsprogram, hvor entreprenørerne har mulighed for at planlægge med en ”rullende” etablering af kørestrømsanlæg m.v., og derfor kan forudse en stabil produktionsbelastning gennem en længere periode.

Parterne er enige om at igangsætte VVM-undersøgelser af ovennævnte anlæg som indgår i Togfonden DK og afsætter inden for anlægsbevillingerne hertil 140 mio. kr. I det samlede udbud af elektrificering er det kun selve køreledningsanlægget og strømforsyningen, som indgår. De afhjælpende foranstaltninger som f. eks. flytning af veje, evt. ekspropriation som følge af for høj elektromagnetisk stråling m.v. indgår ikke i udbuddet, men vil blive håndteret efterfølgende for de enkelte strækninger på grundlag af VVM-undersøgelserne. Parterne vil tage endelig stilling til igangsætningen heraf, når VVM-analyserne foreligger. Den første strækning Fredericia til Lindholm foreligger i 1. halvår 2016.

Elektrificering af jernbanen bidrager til at nå målet om at gøre jernbanen uafhængig af fossile brændstoffer og forøge andelen af vedvarende energi. Samtidig gør elektrificeringen det muligt fremover at indkøbe standardiserede og velafprøvede moderne el-tog. Elektrificeringen forventes sammenholdt med effekterne af timemodellen at reducere jernbanens samlede CO₂ udslip med ca. 220.000 tons årligt.

Elektrificeringen er en samfundsøkonomisk god investering med en intern forrentning på ca. 5 pct., og eltog forventes også i sig selv at gøre driftsøkonomien i togtrafikken bedre, da anskaffelsesprisen forventes at være lavere end for dieseltog, ligesom vedligeholdelsen er billigere. Eltog har også en bedre acceleration end dieseltog og kan samtidig køre med en høj maksimal hastighed på skinnenettet, hvilket sammen med Timemodellen betyder kortere rejsetid og flere passagerer.

Etablering af Timemodellen

Parterne er enige om at afsætte og reservere 14,8 mia. kr. i Togfonden DK til en fuld realisering af timemodellen. Med de afsatte og reserverede midler i Togfonden DK kan etappen mellem Odense og Hobro realiseres. De øvrige etaper København – Odense og Hobro – Aalborg er besluttet i aftalekredsen bag ”En Grøn Transportpolitik”. Der er med investeringen i etappen Odense – Hobro tale om en samfundsøkonomisk god investering med en forrentning på mellem 5-7 pct.

Bedre togdrift til hele landet

Parterne er enige om, at danskerne i fremtiden skal opleve en togtrafik, hvor rejsetiderne er markant kortere. Infrastrukturanlæggene muliggør en rejsetid København – Aalborg på 3 timer samt København – Esbjerg på 2 timer. Rygraden i den fremtidige togtrafik vil således være et system med tre hurtige forbindelser i timen fra København til hhv. Esbjerg, Aarhus og Aalborg – de såkaldte Superlyn. Den præcise køreplan for Timemodellens tog vil blive fastlagt i forbindelse med, at Timemodellens anlæg færdiggøres.

Parterne er enige om, at gevinsterne ved timemodellen skal komme så mange danskere som muligt til gode. Derfor skal det fremtidige driftsoplæg rumme mulighed for ”prioriterede korrespondancer” således der sikres korte omstigningstider mellem Superlyn og IC/Regionaltog.

Parterne noterer sig, at mindst 25 byer hermed vil have prioriteret korrespondance til Timemodellens Superlyn.

Ud over Superlyn vil der således fortsat køre IC- og regionaltog. Disse tog vil sikre betjeningen af øvrige stationer og vil supplere betjeningen i byer betjent med Superlyn. Parterne noterer sig, at den endelige køreplan – herunder gennemgående IC- eller regionaltog til strækninger uden for korridoren København-Esbjerg/Aalborg – vil blive fastlagt senere.

For at sikre, at det bliver attraktivt at skifte fra bil til tog lægger parterne vægt på, at der etableres et tilstrækkeligt antal stationsnære parkeringspladser - særligt på de stationer som betjenes af Superlyn. Der er som led i aftalen om ”En grøn transportpolitik” etableret en pulje i DSB på 1 mia. kr. i perioden 2009-2020, der især skal gå til etablering af flere parkeringspladser ved stationer. Parterne vil løbende følge med i udmøntningen af denne pulje og have særligt fokus på de kommende Superlyn-stationer. Parterne er endvidere enige om, at der igangsættes en særskilt analyse med DSB om en udbygning af parkeringspladser ved stationerne i de byer, der betjenes med Superlyn. Analysen forventes at være klar i 2015. Med udgangspunkt i analysens anbefalinger vil parterne medvirke til etableringen af flere parkeringspladser ved stationerne i et fælles statsligt-kommunalt samarbejde. Parterne afsætter derfor en pulje på 200 mio. kr. til medfinansiering af kommunale parkeringspladser ved stationerne.

Anlægsinvesteringer

Parterne er enige om, at Timemodellen med en rejsetid på 3 timer København – Aalborg og 2 timer København - Esbjerg skal realiseres med følgende anlægselementer (afrundet beløb):

- En ny bane over Vestfyn til 4,9 mia. kr.
- En ny bro over Vejle Fjord til 4,3 mia. kr.
- En ny bane Hovedgård – Aarhus til 3,4 mia. kr.
- Opgraderinger af de eksisterende strækninger Fredericia – Vejle, Vejle – Horsens – Hovedgård samt omkring Aarhus H til samlet 1,0 mia. kr.
- Opgradering af den eksisterende strækning Aarhus – Hobro til 0,9 mia. kr.
- Pulje til perrontilpasninger m.v. på 0,3 mia. kr.

Parterne er, af hensyn til den fremtidige skibsfart til og fra Vejle havn, enige om, at afsætte yderligere 76 mio. kr., så det sikres, at en ny bro over Vejle Fjord kan få samme gennemsejlingshøjde på ca. 40 m. som den nuværende motorvejsbro. Parterne noterer sig, at stigningen - også på en højere Vejle Fjord Bro - overholder de fælleseuropæiske regler for TEN-strækninger, hvorfor godstog, der ikke skal betjene Vejle, med etableringen af en ny bro over Vejle Fjord fremadrettet vil kunne benytte broen og dermed køre uden om Vejle by. Parterne er enige om, at mulighederne for at etablere en gang- og cykelforbindelse på broen over Vejle Fjord undersøges i forbindelse med VVM-analysen.

Parterne er enige om at igangsætte VVM-undersøgelser af alle de ovennævnte anlæg og afsætter inden for anlægsbevillingen hertil 365 mio. kr. Parterne vil tage endelig stilling til igangsætningen af anlæggene, når VVM-analyserne foreligger; jf. dog nedenfor om Hovedgård-Aarhus.

Der sigtes på, at VVM-undersøgelserne kan foreligge i løbet af 2 halvår 2015, idet tidspunktet må undersøges nærmere i lyset af de mange analyser, der igangsættes som følge af denne aftale.

Parterne er enige om, at der først tages endelig stilling til igangsætning af anlægget af den ny bane Hovedgård – Aarhus i 2024, med mindre beslutning kan tages på et tidligere tidspunkt ved anvendelse af uforbrugte midler fra andre projekter. Parterne lægger dog vægt på, at der herefter kan ske hurtigt anlæg af banen, og er derfor enige om, at VVM og anlægslov m.v. vil være gennemført forud for beslutning om igangsætning.

Parterne noterer sig, at der i forligskredsen bag aftalen om ”En Grøn Transportpolitik” er reserveret 0,6 mia. kr. til realisering af timemodellens 1. etape København – Odense. Endvidere noterer parterne sig, at der i samme forligskreds er besluttet VVM-undersøgt en opgradering fra 160 km/t til 200 km/t på strækningen Hobro – Aalborg. Der er ikke i denne forligskreds reserveret midler til opgraderingen. Parterne er på den baggrund enige om, at der afsættes yderligere 108 mio. kr. til en forhøjelse af rammen til sidstnævnte projekt for at opnå en hastighed på 200 km/t. Parterne har samtidig noteret sig, at omkostningerne til opgradering er under afklaring i Banedanmark i forbindelse med VVM-undersøgelsen, som gennemføres frem til 2015.

De nye anlæg i Timemodellen kræver ekspropriation af privat ejendom. Det præcise omfang heraf vil blive fastsat i forbindelse med VVM-undersøgelserne. Parterne lægger imidlertid vægt på, at de potentielt berørte beboere opnår størst mulig tryghed. Derfor er parterne enige om, at der i indeværende Folketingssamling fremsættes en projekteringslov for Togfonden DK (”Forslag til lov om en moderne jernbane”), og at der heri gives hjemmel til forlodsovertagelser af ejendomme i projekteringsfasen i særlige tilfælde. Parterne afsætter i den forbindelse – inden for projekternes anlægsoverslag – en ramme på 50 mio. kr. til forlodsovertagelser. Parterne noterer sig, at der kan afsættes yderligere midler, når de enkelte VVM'er er færdiggjort.

Anskaffelse af el-materiel

Med elektrificeringen lægges op til et strategisk skifte for togmateriel i Danmark. Hele fjerntrafikken og stort set hele regionaltrafikken på Sjælland vil fremover kunne køres med eltog. DSB's nuværende flåde af dieselmateriel skal dermed stort set udskiftes. Parterne lægger vægt på, at udskiftningen til eltog giver mulighed for at undgå fremtidige indkøb af specialdesignede dieseltog, da markedet for mere standardiserede eltog er væsentligt større.

Etableringen af Timemodellen betyder desuden, at jernbanen bliver mere attraktiv og konkurrencedygtig med bilen, hvorfor markant flere danskere vil tage toget. Dem skal der også være plads til i fremtidens tog.

Parterne noterer sig endvidere, at den bedre driftsøkonomi i timemodellen m.v. bidrager til finansiering af nye el-tog, og at indkøbet af nyt materiel afklares i forbindelse med en kommende aftale om en operatørkontraktmodel for fremtidens passagertogtrafik. Der forventes indledt forhandlinger herom i foråret 2014.

Forbedret regional togbetjening

For at give et samlet løft til togtrafikken i hele landet og forstærke den regionale gevinst af Timemodellen er parterne endvidere enige om at afsætte 1.240 mio. kr. til hurtigere rejsetider på følgende regionale jernbanestrækninger:

- Aalborg – Frederikshavn
- Struer – Thisted
- Langå – Struer
- Østerport – Helsingør
- Vejle – Struer
- Esbjerg – Struer
- Skanderborg – Skjern
- Bramming – Tønder
- Holbæk-Kalundborg
- Køge Nord – Næstved
- Tinglev – Sønderborg

Med disse hastighedsopgraderinger vil der blive tale om markant kortere rejsetider for de rejsende på regionalstrækningerne i Jylland og på Sjælland. Rejsetiderne forventes således forkortet med:

- 16 minutter Aalborg – Frederikshavn
- 23 minutter Struer – Thisted
- 14 minutter Langå – Struer
- 6 minutter Østerport - Helsingør
- 24 minutter Vejle – Struer
- 35 minutter Esbjerg – Struer
- 20 minutter Skanderborg – Skjern
- 14 minutter Bramming – Tønder
- 14 minutter Holbæk-Kalundborg
- 10 minutter Køge Nord – Næstved

- 1 minut Tinglev - Sønderborg

Der er tale om investeringer med et samfundsøkonomisk afkast på mellem 4 og 30 pct.

Parterne noterer sig, at de moderniserede regionalbaner, for at ovenstående rejsetidsgevinster opnås, forudsættes betjent med de typer tog, som er velegnede til at udnytte det fulde potentiale i hastighedsopgraderingerne som fx Øresundstog på el-strækninger og IC3 tog på dieselstrækninger. For flere regionale strækninger vil en fremtidig højere hastighed således fx overstige den, som dagens materiel kan klare. Planer for opgraderinger bør derfor koordineres med operatørerne, herunder vedrørende planer for anskaffelser af nyt materiel.

Parterne er enige om at igangsætte VVM-undersøgelser af hastighedsopgraderingerne på de regionale strækninger og afsætter hertil 42 mio. kr., som afholdes inden for den samlede ramme på 1.240 mio. kr. For så vidt angår Køge Nord – Næstved indgår udgiften til VVM-undersøgelse i elektrificeringsprojektet på denne strækning.

Banebetjening af Billund

Parterne er enige om, at der etableres en baneforbindelse mellem Vejle og Billund.

En banebetjening af Billund vil bidrage til et generelt løft af den kollektive trafik i Midt- og Østjylland og skabe sammenhæng mellem landsdelstrafikken og de prioriterede byer i Timemodellen, herunder bl.a. Vejle og Herning og Billund. Der afsættes 750 mio. kr. til projektet. Banen får stationer ved Billund Lufthavn og nær Legoland.

Transportministeriet vil på baggrund af drøftelser med de lokale parter komme med et oplæg om alternative linjeføringer, herunder letbane. Aftaleparterne vil drøfte oplægget i april 2014, herunder økonomi.

Nye muligheder for jernbanegodstransport

Parterne er enige om, at en større andel af væksten i godstransporten skal ske på banen. Det handler både om udviklingen af en mere miljøvenlig transportsektor og om at aflaste de danske veje. Jernbanen skal være et mere attraktivt alternativ for erhvervslivets transportere.

Parterne har noteret sig, at der med Togfonden DK sker en forøgelse af banekapaciteten, en elektrificering af hovedbanenettet samt, at banen i forbindelse med Signalprogrammet udstyres med ERTMS hvilket vil øge den samlede tilgængelighed for godstog.

Etablering af en fast forbindelse via Femern Bælt vil ligeledes sikre vækst for godstrafikken i Danmark, da der opnås konkurrencemæssige fordele i relation til såvel vejtrafikken som til færgeruterne mellem Sverige og Tyskland. Herunder forventes stort set al transit-banegodstrafik at ændre rute fra den nuværende via Storebælt til en fremtidig via Femern Bælt, ligesom den internationale trafik mellem Østdanmark og kontinentet forventes omlagt fra ruten via Storebælt til ruten via Femern Bælt.

For at få det fulde udbytte ud af investeringerne i Togfonden DK er parterne enige om gennemføre en analyse af, om der er yderligere flaskehalse for banegodstrafikken og herunder vurdere potentialet for mere gods på banen, samt hvordan dette potentiale i givet fald kan indfris. Analysen omfatter samtlige banestrækninger. Der afsættes 2 mio. kr. til analysen, som vil blive afsluttet i løbet af 2015.

Forbedring af gods- og passagerkapaciteten i Nordjylland

Strækningen mellem Aalborg og Hjørring har et passagerunderlag og en linjeføring, som taler for en forbedring af togbetjeningen. I forbindelse med en lokal overtagelse af regionaltogetsbetjeningen er der ønske om at intensivere driften og at indføre nye direkte togforbindelser mellem Hirtshals hhv. Skagen og Aalborg for at skabe bedre sammenhænge i den lokale kollektive trafik.

Strækningen er samtidig vigtig for potentiel fremtidig godstrafik. Hvis man ønsker at fremme mulighederne for banegodstrafik til og fra Hirtshals havn, er det nødvendigt at tilvejebringe forudsætninger for, at godstogene kan køre på de tidspunkter, hvor det passer ind i transportkæden og ikke kun når der levnes plads på banen. Samtidig skal der være plads til at opretholde trafik fra øvrige dele af landet til Frederikshavn.

Udvikling af passager- og godstogstrafikken i Nordjylland begrænses af banekapaciteten på såvel Banedanmarks strækning mellem Aalborg og Hjørring som regionens strækning mellem Hjørring og Hirtshals, der begge er enkeltsporede.

For at tilgodese alle behov vil det være en fordel at sikre en langsigtet udbygning af kapaciteten mellem Aalborg og Hjørring samt videre til Hirtshals via partielle dobbeltspor og/eller krydsningsstationer samt ERTMS på Hirtshalsbanen.

Parterne er enige om, at der afsættes 110 mio. kr. til dette formål, idet nærmere analyser skal vise den mest hensigtsmæssige og fremtidssikre udmøntning. VVM-midlerne udgør 3,7 mio. kr. og afholdes inden for anlægsbevillingen.

Ny Ellebjerg som nyt knudepunkt for gods- og passagertrafik

Den nye bane mellem København og Ringsted udgår fra Ny Ellebjerg i det sydlige Valby. Ny Ellebjerg vil blive et krydsningspunkt, hvor den nye bane Ringsted-København skærer den bestående Øresundsbane mellem Kastrup og Hvidovre, som i dag benyttes af godstog til og fra Sverige.

Med henblik på at undgå, at godstog fra Sverige mod Ringsted skal krydse østgående passagertog på den nye bane mod Københavns Hovedbanegård, hvilket kan give anledning til forsinkelser, kan der etableres en såkaldt fly-over (niveaufri skæring) hvor Øresundsbanen på en bro føres over den nye bane København-Ringsted vest for Ny Ellebjerg. En niveaufri udflætning ved Ny Ellebjerg vurderes at have betydelig trafikal værdi og vil særligt være til fordel for godstogene, men vil også være et første element i etableringen af Ny Ellebjerg som et nyt knudepunkt i fjern- og regionaltrafikken. Banedanmark har skønnet udgiften til fly-overen til 350 mio. kr., forudsat at denne etableres inden ibrugtagning af den nye bane i 2018.

Parterne er på den baggrund enige om at afsætte 350 mio. kr. til en fly-over ved Ny Ellebjerg med henblik på at projektet kan ibrugtages samtidig med åbningen af den nye bane København-Ringsted.

For passagertrafikken ligger Ny Ellebjerg endvidere centralt, hvor jernbanen København-Køge-Ringsted, Øresundsbanen, S-togsringen og S-banen til Køge krydser hinanden. Det gør Ny Ellebjerg oplagt som et nyt trafikknudepunkt for hele hovedstadsområdet. Parterne afsætter derfor 162 mio. kr. til etablering af de nødvendige perroner, trapper, elevatorer, overdækning m.v. på Ny Ellebjerg station.

Jernbanegods på Hirtshals Havn

Der transporteres i dag store godsmængder via Hirtshals Havn til og fra flere norske byer, deriblandt Oslo. Med etableringen af nyt rangerområde og spor på Hirtshals havn vil det være muligt at overflytte en del af dette gods til jernbanen. Med aftale om En grøn transportpolitik af 29. januar 2009 blev der afsat 10 mio. kr. til fremme af samspillet mellem bane og havn på Hirtshals havn. Parterne er enige om at bevillige de resterende 23 mio. kr., som muliggør gennemførelsen af projektet

Elektrificering Hjørring-Hirtshals

Parterne noterer sig at strækningen Hjørring-Hirtshals er en del af TEN-T hovednettet som i henhold til TEN-T retningslinjerne som udgangspunkt vil skulle elektrificeres inden udgangen af 2030.

Ekstra spor ved Gødstrup Station

I aftale om "Elektrificering af jernbanen m.v." af 7. februar 2012 blev det besluttet at etablere en station (med ét spor) ved det kommende regionshospital beliggende ved Gødstrup. Banedanmark har vurderet, at etableringen af et ekstra spor, som vil forbedre mulighederne for trafikering af stationen, vil koste 42 mio. kr., hvis det etableres efter Signalprogrammets udrulning på strækningen i 2019. Parterne er enige om at afsætte 42 mio. kr. til projektet med henblik på gennemførelse efter Signalprogrammets udrulning på strækningen.

Ekstra kapacitet på banen mellem Herning og Holstebro

Parterne er enige om at der afsættes 50 mio. kr. til nærmere at undersøge og udbygge kapaciteten på banen mellem Herning og Holstebro. Formålet med at udbygge kapaciteten på banen er at muliggøre, at der kan køre op til tre tog i timen på banen mellem Herning og Holstebro og på den måde skabe grundlag for at køre direkte tog mellem Aarhus og Holstebro.

Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg

En ny direkte bane Aarhus-Galten-Silkeborg vil styrke områdets sammenhæng med banebetjeningen i Østjylland, koblingen til Timemodellen og letbanebetjening i og omkring Aarhus. Rejsetiden med tog mellem Aarhus og Silkeborg varierer i dag mellem 43 og 52 minutter, og mellem Aarhus og Herning mellem 75 og 98 minutter. Rejsetiden vil med en ny bane blive reduceret til mellem 22 og 24 minutter på strækningen. Trafikstyrelsen har vurderet, at en enkeltsporet bane kan anlægges for 2,6 mia. kr.

Parterne støtter op om etableringen af den nye bane. Parterne er enige om at der afsættes 4 mio. kr. til en forundersøgelse af en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg, herunder belysning af synergieffekter med Timemodellen og Aarhus letbane. Parterne vil senest i 2024 skulle tage beslutning om projektet, herunder igangsættelse af en evt. VVM-undersøgelse.

Internet i tog

Den nuværende internetdækning af jernbanen er ikke tilfredsstillende. Parterne vil sikre danskerne god internetdækning i alle tog på hele statens jernbanet med henblik på, at passagererne bl.a. skal kunne anvende toget som en fuld funktionsdygtig arbejdsplads. Parterne er derfor meget opmærksomme på, om teleselskaberne leverer en tilstrækkelig internetdækning af jernbanen, herunder om de udnytter de muligheder som signalprojektets nye mastelaceringer giver. Parterne vil drøfte den rapport herom, som DSB og Banedanmark udarbejder sammen med Erhvervsstyrelsen, i marts 2014.

Projekter til beslutning i 2024

Parterne er enige om, at der i 2024 træffes beslutning om følgende projekter:

- Ny bane Hovedgård-Aarhus (reserveret 3,3 mia. kr. ekskl. VVM-midler)
- Ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg (inkl. VVM-midler)

Bilag I

Tabel 1: Anlægsoverslag inklusive anslået udmøntning over tid for Togfonden DK (2014 PL), afrundet beløb.

	Udgift	Heraf reserve
-2019	(Mio. kr.)	
VVM af Timemodel og Elektrificering	505	0
VVM Hastighedsopgradering af regionalbaner	42	0
VVM af ny bane til Billund	16	0
Ramme til godstrafik i Nordjylland	110	35
Fly-over ved Ny Ellebjerg	350	113
Anlæg af ny bane til Billund	734	245
Jernbanegodsterminal, Hirtshals Havn	23	8
Forundersøgelse Aarhus-Galten-Silkeborg	4	0
Analyse af fremme af gods på bane	2	0
I alt	1.786	401
2020-2024		
Timemodel:		
Ny bane over Vestfyn	4.799	1.600
Ny Vejle Fjord bro	4.212	1.404
Opgraderinger	1.815	605
Reservation til stationspulje	300	100
I alt	11.126	3.709
Elektrificering:		
Roskilde-Kalundborg	1.139	263
Fredericia-Aalborg	4.492	1.037
Aalborg-Frederikshavn	875	202
Vejle-Struer	1.470	339
Kørestrøm	615	142
I alt	8.591	1.983
Øvrige projekter:		
Hastighedsopgradering af Vejle-Struer	292	97
Hastighedsopgradering af Esbjerg-Struer	107	36
Hastighedsopgradering af Skanderborg-Skjern	174	58
Hastighedsopgradering af Bramming-Tønder	82	27
Hastighedsopgradering af Holbæk-Kalundborg	85	28
Hastighedsopgradering af Køge Nord-Næstved	44	15
Hastighedsopgradering af Tinglev-Sønderborg	14	5
Hastighedsopgradering af Struer-Thisted	92	31
Hastighedsopgradering af Aalborg-Frederikshavn	81	27
Hastighedsopgradering af Langå-Struer	116	39
Hastighedsopgradering af Hobro-Aalborg	108	36
Hastighedsopgradering af Østerport-Helsingør (Kystbanen)	110	37
Gødstrup St, ekstra spor	42	14
Herning-Holstebro, øget banekapacitet	50	16
Ny Ellebjerg, perroner m.v.	162	54

Øget gennemsejlingshøjde på Vejle Fjord broen	76	25
Pulje til parkering	200	0
I alt	1.836	544
Disponeret midler i alt	23.339	6.636
2024 -		
Ny bane Hovedgaard-Aarhus	3.271	1.090
Togfonden DK, indtægter	28.500	
Udisponerede midler før reservationer	5.161	
Udisponerede midler efter reservationer	1.890	

Bilag II

Hele landet får glæde af Togfonden DK

Nedenfor er det tydeliggjort, hvordan projekterne i Togfonden DK kommer til at gavne alle regioner i Danmark.

Region Hovedstaden og Region Sjælland

Sjælland får glæde af allerede besluttede projekter som den ny bane København-Ringsted og forbedringer af jernbanelinjerne mod både Holbæk og Femern.

Derudover vil der med Togfonden DK blive elektrificeret fra Roskilde til Kalundborg.

Ligeledes indgår tre regionale hastighedsopgraderinger i Region Sjælland i Togfonden DK. Nemlig hastighedsopgradering mellem Østerport og Helsingør, mellem Holbæk og Kalundborg samt mellem Køge og Næstved. Det vil give store regionale rejsetidsbesparelser ud over de markante rejsetidsreduktioner, som Timemodellen medfører.

Dertil kommer at der etableres en fly-over og perronanlæg ved Ny Ellebjerg, som forbedrer trafikafviklingen til gavn for både gods- og passagertog.

Med de allerede besluttede projekter på Sjælland samt Togfonden DK inklusive de regionale hastighedsopgraderinger vil man fx fremover kunne komme fra København til Kalundborg på 48 minutter. Det tager i dag 1 time og 27 minutter.

Projekter
Elektrificering Roskilde- Kalundborg
Fly-over og perronanlæg ved Ny Ellebjerg
Regional hastighedsopgradering Østerport-Helsingør
Regional hastighedsopgradering Holbæk-Kalundborg
Regional hastighedsopgradering Køge-Næstved

Region Syddanmark

Timemodelbyer: Kolding, Vejle, Fredericia, Esbjerg og Odense. Byer med prioriterede korrespondancer til Timemodellen: Nyborg, Svendborg, Middelfart, Vejen, Bramming, Varde, Ribe, Tønder, Vojens, Rødekro og Sønderborg.

Region Syddanmark får stor glæde af investeringerne i Togfonden DK. For det første anlægges nye højhastighedsbaner over Vestfyn og over Vejle Fjord. Desuden elektrificeres jernbanen mellem Fredericia-Aalborg og mellem Vejle og Struer.

Derudover sikres der hastighedsopgraderinger af banen mellem Fredericia og Vejle og fra Vejle til Hasselager. Og der skal også gennemføres regionale hastighedsopgraderinger mellem Bramming og Tønder, Tinglev-Sønderborg, Vejle-Struer og fra Esbjerg til Struer. Det vil give store regionale rejsetidsbesparelser ud over de markante rejsetidsreduktioner, som Timemodellen medfører.

Endelig vil det blive anlagt en bane fra Jelling til Billund, som sikrer banebetjening af Billund Lufthavn.

Med projekterne i Togfonden DK inklusive de regionale hastighedsopgraderinger vil man fx fremover kunne komme fra København til Tønder på 3 timer og 14 minutter og dermed spare 49 minutter sammenlignet med rejsetiden i dag.

Projekter i Region Syd
Ny bane over Vestfyn
Ny bane over Vejle Fjord
Elektrificering Fredericia-Aalborg
Elektrificering Vejle-Struer
Forøgelse af gennemsejlingshøjde ved Vejle Fjord broen
Opgradering Fredericia-Vejle
Opgradering Vejle-Horsens-Hovedgård
Banebetjening Billund Lufthavn, VVM og anlæg
Regional hastighedsopgradering Bramming-Tønder
Regional hastighedsopgradering Tinglev-Sønderborg
Regional hastighedsopgradering Vejle-Struer
Regional hastighedsopgradering Esbjerg-Struer

Region Midtjylland

Timemodelbyer: Horsens, Aarhus og Randers. Byer med prioriterede korrespondancer til Timemodellen: Brande, Herning, Skjern, Ringkøbing, Holstebro, Silkeborg, Skanderborg, Viborg og Skive og Struer.

Region Midtjylland får stor gavn af projekterne i Togfonden DK. For det første skal det etableres en helt ny højhastighedsbane mellem Hovedgård og Hasselager, ligesom der skal elektrificeres mellem Fredericia-Aalborg og mellem Vejle-Struer.

Desuden hastighedsopgraderes banen mellem Aarhus og Hobro samt Vejle-Horsens-Hovedgård. Og der skal også laves regionale hastighedsopgraderinger på strækningerne Langå-Struer, Esbjerg-Struer, Skanderborg-Skjern og Vejle-Struer. Det vil give store regionale rejsetidsbesparelser ud over de markante rejsetidsreduktioner, som Timemodellen medfører.

I Midtjylland etableres der også ekstra spor ved Gødstrup station ligesom banekapaciteten mellem Herning og Holstebro øges.

Med projekterne i Togfonden DK inklusive de regionale hastighedsopgraderinger vil man fremover kunne opnå markante rejsetidsgevinster og man vil eksempelvis kunne komme fra København til Herning på 2 timer og 23 minutter og dermed reducere rejsetiden med 48 minutter sammenlignet med i dag.

Projekt
Ny bane Hovedgaard-Hasselager
Elektrificering Fredericia-Aalborg

Elektrificering Vejle-Struer
Ekstra spor ved Gødstrup station
Øget banekapacitet mellem Herning og Holstebro
Opgradering Aarhus H
Opgradering Aarhus-Hobro
Opgradering Vejle-Horsens-Hovedgård
Regional hastighedsopgradering Langå-Struer
Regional hastighedsopgradering Esbjerg-Struer
Regional hastighedsopgradering Skanderborg-Skjern
Regional hastighedsopgradering Vejle-Struer

Region Nordjylland

Timemodellby: Aalborg. Byer med prioriterede korrespondancer til Timemodellen: Hobro, Brønderslev, Hjørring, Frederikshavn og Thisted.

Togfonden vil medføre store projekter i Nordjylland.

For det første elektrificeres hele strækningen fra Fredericia over Aalborg til Frederikshavn. Det betyder, at de moderne, klimavenlige el-tog kan køre hele vejen fra Frederikshavn til København.

Desuden hastighedsopgraderes banen mellem Aarhus og Aalborg. Også regionalbanerne mellem Aalborg-Frederikshavn samt Struer-Thisted hastighedsopgraderes. Det vil give store regionale rejsetidsbesparelser ud over de markante rejsetidsreduktioner, som Timemodellen medfører.

Dertil kommer at der etableres nyt rangerområde og spor på Hirtshals havn der vil gøre det muligt at overflytte en del af dette gods til jernbanen.

Endelig er investeres der i en forbedring af banekapaciteten til Nordjylland til gavn for både passagerne, som kan få en forbedret betjening, samt godtrafikken fra Hirtshals havn.

Med projekterne i Togfonden DK inklusive de regionale hastighedsopgraderinger vil man fremover kunne forkorte rejsetiden markant. Eksempelvis vil man kunne komme fra Thisted og hele vejen til København på 3 timer og 36 minutter. I dag tager det 5 timer og 38 minutter og man sparer derfor hele 2 timer og 2 minutter.

Projekt
Opgradering Aarhus-Hobro
Opgradering Hobro-Aalborg
Jernbanegods på Hirtshals Havn
Elektrificering Fredericia-Aalborg
Elektrificering Aalborg-Frederikshavn
Forbedring af gods- og persontogskapacitet i Nordjylland
Regional hastighedsopgradering Aalborg-Frederikshavn
Regional hastighedsopgradering Struer-Thisted

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 2

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010, som ændret ved lov nr. 612 af 18. juni 2012 og § 1 i lov nr. 613 af 18. juni 2013, foretages følgende ændring:

§ 23. Transportministeren fastsætter regler om jernbanevirksomhedernes adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel (billetter og kort).

Stk. 2. Restanceinddrivelsesmyndigheden kan inddrive skyldige beløb ved modregning i overskydende skat.

Stk. 3. Jernbanevirksomheden kan fastsætte regler om pligt for passagerer, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel (billetter og kort), til på forlangende at forevise legitimation med henblik på at fastslå passagerens identitet.

1. Efter § 23 indsættes som nyt *kapitel*:

”Kap. 9 b

Anlæg af baner

Byggelinjer mv.

§ 23 a. Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg.

Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan én gang 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 transportministeren opføres ny bebyggelse, herunder ved tilbygning eller ved genopførelse af nedbrændt eller nedrevet bebyggelse, ligesom der ikke må foretages

væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse. På sådanne ejendomme må der heller ikke indrettes andre anlæg af blivende art.

§ 23 b. Transportministeren kan, som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer, nedlægge forbud mod, at der på en ejendom, der berøres af de anlæg, der er nævnt i § 23 a, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 23 a, stk. 2. Et sådant forbud kan nedlægges for et tidsrum af 1 år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

Stk. 2. Kommunen skal indberette til transportministeren, inden der meddeles tilladelse til byggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af anlægget. Hvis transportministeren ikke inden for 2 måneder efter at have modtaget sådan indberetning nedlægger forbud i henhold til stk. 1, kan byggetilladelse meddeles.

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

§ 23 c. Transportministeren skal i lokale medier eller lignende offentliggøre byggelinjepålæg efter § 23 a. Transportministeren skal endvidere sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Stk. 2. Når fristen for klage er udløbet, og der er truffet afgørelse i klagesagen, 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. Byggelinjepålæg skal fra offentliggørelsen respekteres af

ejendommenes ejere og brugere, 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 § 23 a, skal bygherren indhente oplysning hos transportministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

§ 23 d. Hvis ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 23 a, afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til arealets beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af andre tilgrænsende eller omliggende arealer, kan ejeren på ethvert tidspunkt kræve, at transportministeren på vegne af anlægsmyndigheden eller et anlægsselskab oprettet ved lov overtager arealet mod erstatning. Anlægsmyndigheden eller anlægsselskabet afholder alle omkostninger hertil.

Stk. 2. Ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 23 a, kan på ethvert tidspunkt desuden kræve, at transportministeren på vegne af anlægsmyndigheden eller anlægsselskabet overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår, og ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå arealet før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

Stk. 3. Udgør det areal, der er pålagt byggelinjer efter § 23 a, kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som selvstændig ejendom eller udnyttes på rimelig måde. Tilsvarende gælder, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de

situationer, der er nævnt i stk. 2.

Stk. 4. Afslår transportministeren ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der ikke enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til de taksationsmyndigheder, der er nævnt i §§ 57 og 58 i lov om offentlige veje. Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter i så fald erstatning for arealets overtagelse efter § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder §§ 58 a-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 seks måneder, efter at klagemyndighedens afgørelse er kommet frem til klageren.

Fremrykket ekspropriation

§ 23 e. Transportministeren kan på vegne af anlægsmyndigheden eller et anlægsselskab oprettet ved lov efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet, der udføres af anlægsmyndigheden eller et anlægsselskab, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, såfremt ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Anlægsmyndigheden henholdsvis anlægsselskabet afholder alle omkostninger hertil.

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

Stk. 3. Ved erstatningsfastsættelsen finder § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse.

”

