



Fremsat den 27. februar 2013 af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)

## Forslag

til

# Lov om elektrificering af jernbanen

### *Projektering og anlæg*

§ 1. Transportministeren bemyndiges til at undersøge, projekttere og etablere de nødvendige anlæg med henblik på hel eller delvis elektrificering af statslige jernbanestrækninger.

§ 2. Transportministeren kan i en bekendtgørelse fastsætte nærmere regler om de for elektrificeringen nødvendige installationer.

*Stk. 2.* De regler, der udstedes af transportministeren efter stk. 1, skal lægges til grund i kommuneplanlægningen.

§ 3. Banedanmark forestår udarbejdelse af eventuel VVM-redegørelse, herunder høring, for de nødvendige anlæg med henblik på elektrificering af de konkrete jernbanestrækninger, og forelægger en detaljeret indstilling om godkendelse af anlægget vedrørende den eller de enkelte jernbanestrækninger for transportministeren.

*Stk. 2.* Offentliggørelse af VVM-redegørelse kan ske udelukkende digitalt.

§ 4. Godkendelse af den endelige udformning af elektrificeringen for den pågældende strækning, herunder nye broer, arealerhvervelser, erstatningsnatur, servitutter m.m., træffes af transportministeren efter høring af Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen samt et af Folketinget nedsat udvalg.

*Stk. 2.* Transportministerens godkendelse efter stk. 1 træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning.

*Stk. 3.* Involverede kommuner vedtager herefter kommuneplantillæg i overensstemmelse med transportministerens godkendelse.

§ 5. Banedanmark bemyndiges til efter ministerens godkendelse, jf. § 4, at forestå anlæg af elektrificeringen af konkrete jernbanestrækninger, som omfattet af § 1.

*Stk. 2.* Eventuelle mindre ændringer af et godkendt projekt, der kan gennemføres uden ny VVM-procedure kan efter indstilling fra Banedanmark godkendes af transportmini-

steren og i relevant omfang efter høring af Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen samt et af Folketinget nedsat udvalg.

*Stk. 3.* Større ændringer af et godkendt projekt, der efter en gennemført VVM-screening kræver en fornyet VVM-procedure, kan først godkendes af transportministeren efter, at Banedanmark har udført en fornyet VVM-procedure efter reglerne i §§3-4.

§ 6. Planlovgivningens regler om udarbejdelse af redegørelse om vurdering af offentlige og private anlægs indvirkning på miljøet (VVM) finder for så vidt angår anlæg efter denne lov anvendelse med de ændringer, der følger af denne lov.

### *Forlods overtagelse*

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

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

### *Byggelinjer, forbud og ekspropriation mv.*

§ 8. Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre anlæg som nævnt i § 1. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan ved et nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år.

*Stk. 2.* På ejendomme, der ligger inden for byggelinjen, må der ikke uden tilladelse fra 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.

**§ 9.** 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 i § 1 nævnte anlæg, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 8, 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 det i § 1 nævnte anlæg. 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 nedlæggelse af forbud skal ske, senest 4 uger efter at meddelelsen er kommet frem til den pågældende.

*Stk. 4.* Klage over en afgørelse om forbud fritager ikke klageren for at efterkomme forbuddet. Transportministeren kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

**§ 10.** Transportministeren skal i stedlige nyhedsmedier offentliggøre byggelinjepålæg efter § 8. Transportministeren skal endvidere sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

*Stk. 2.* Klage over pålæg af byggelinjer skal ske, senest 4 uger efter at meddelelsen er kommet frem til den pågældende.

*Stk. 3.* Når fristen for klage er udløbet, og der er truffet afgørelse i klagesagen, skal byggelinjepålægget tinglyses med angivelse af hjemmel.

*Stk. 4.* Klage over en afgørelse om byggelinjepålæg fritager ikke klageren for at efterkomme pålægget. Transportministeren kan dog bestemme, at klagen skal have opsættende virkning.

*Stk. 5.* Byggelinjepålæg skal fra offentliggørelsen respekteres af ejendommens ejere, brugere, panthavere og andre indehavere af rettigheder over ejendommene, uanset hvornår rettighederne er erhvervet.

*Stk. 6.* Forinden byggearbejder iværksættes på en ejendom, hvor der er pålagt byggelinjer i henhold til § 8, skal bygherren indhente oplysning hos transportministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

**§ 11.** Hvis ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 8, 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 overtager arealet mod erstatning.

*Stk. 2.* Ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 8, kan på ethvert tidspunkt desuden kræve, at transportministeren 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 § 8, 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 reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder bestemmelserne i §§ 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 6 måneder efter at klagemyndighedens afgørelse er kommet frem til klageren.

**§ 12.** Transportministeren kan efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af anlæg nævnt i § 1, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

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

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

**§ 13.** Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af elektrificeringen af jernbanestrækninger nævnt i § 1.

*Stk. 2.* Transportministeren bemyndiges til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs jernbanestrækninger, jf. § 1, servitut om eldrift eller andre servitutter med deraf følgende rådighedsindskrænkninger, der er nødvendige for elektrificeringen af anlægget nævnt i § 1.

*Stk. 3.* Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

*Stk. 4.* Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

**§ 14.** § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje om gæsteprincippet finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med anlæg vedr. elektrificeringen af jernbanestrækninger, jf. § 1.

#### *Delegation, klage og ikrafttræden mv.*

**§ 15.** Transportministeren kan bemyndige Banedanmark eller andre myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

*Stk. 2.* Banedanmarks afgørelser efter denne lov, herunder eventuelle afgørelser, som følge af delegation af transportministerens beføjelser, kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed end transportministeren. Afgørelser truffet af andre myndigheder under Transportministeriet efter delegation efter stk. 1 kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed end transportministeren.

*Stk. 3.* Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes efter denne lov, herunder om klagefrister eller om, at afgørelserne ikke kan påklages til transportministeren.

*Stk. 4.* Transportministerens afgørelser efter denne lov kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

**§ 16.** Loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende.

*Stk. 2.* Lov nr. 206 af 23. maj 1979 om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved Banestyrelsen, ophæves.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### Indholdsfortegnelse

1. Baggrund og hovedindhold
  - 1.1. Politisk aftale af 7. februar 2012 om elektrificering af jernbanen mv.
  - 1.2. Aftale af 11. november 2012 mellem regeringen og Enhedslisten om Finansloven for 2013
  - 1.3. Trafikale forbedringer og muligheder
  - 1.4. Trafik i anlægsfaser
2. Tidsplan
  - 2.1. Tidsplan vedr. elektrificering af jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov
  - 2.2. Tidsplan vedr. Køge Nord-Næstved
3. Lovforslagets indhold
  - 3.1. Projektering, herunder evt. VVM-undersøgelse
  - 3.2. Godkendelse og gennemførelse af elektrificering af jernbanestrækning
  - 3.3. Forlods overtagelse, byggelinjer, forbud og ekspropriation
  - 3.4. Ophævelse af lov nr. 206 af 23. maj 1979 om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved Bane-styrelsen
4. Ekspropriation og forholdet til grundlovens § 73
  - 4.1. Fremrykket ekspropriation
  - 4.2. Ekspropriation og servitutter
5. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, kommune og regioner
6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
7. Administrative konsekvenser for borgerne
8. Miljømæssige konsekvenser
  - 8.1. Screening vedr. VVM-undersøgelse
  - 8.2. Projektering og evt. VVM-undersøgelse
9. Forholdet til EU-retten
10. Høring
11. Sammenfattende skema

### 1. Baggrund og hovedindhold

#### 1.1. Politisk aftale af 7. februar 2012 om elektrificering af jernbanen mv.

Af aftale af 7. februar 2012 om elektrificering af jernbanen mv. mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti) og Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti fremgår bl.a. følgende:

#### »Elektrificering af jernbanenettet

Elektrificering af jernbanen skal på sigt skabe rammerne for en langt mere moderne jernbane med bedre, billigere og mere stabil drift, samtidig med at det gavner miljø og klima. Elektrificering giver nye muligheder for at anvende moderne eldrevet togmateriel. Elektrificering bidrager også til at nå målet om, at jernbanen på sigt skal gøres uafhængig af fossile brændstoffer.

Banedanmarks analyser viser, at el-tog, der kan køre over 160 km/t, er billigere end tilsvarende dieseltog. Samtidig har el-tog lavere drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, bedre driftsstabilitet, og de medfører kortere rejsetider.

I dag er hovedstrækningen mellem Øresund og Padborg via Storebælt og Lillebælt elektrificeret. Det samme er strækningerne Tinglev - Sønderborg og København – Helsingør. Parterne noterer sig, at de tidligere beslutninger i forligskredsen om anlæg af den nye bane mellem København og Ringsted via Køge samt udbygningen af Sydbanen mellem Ringsted og Rødby som led i Femernprojektet vil medføre, at en større del af det danske banenet elektrificeres.

Der er behov for at tage konkret fat på næste fase i elektrificeringen af det danske banenet.

Elektrificering kræver betydelige investeringer. Det er bl.a. nødvendigt at hæve broer og ændre anlæg som led i elektrificeringen. Samtidig er det nødvendigt at gennemføre beskyttelse (immunisering) af elektriske installationer langs med banen. De elektriske installationer, der udskiftes som led i udrulningen af signalprogrammet, er immuniserede som standard. Det vil derfor være økonomisk klogt, at elektrificeringen afventer udrulningen af signalsystemet.

Banestrækningen Esbjerg - Lunderskov er allerede delvis klargjort til elektrificering, og det giver på den baggrund størst samfundsøkonomisk nytte at elektrificere denne strækning, inden signalprogrammet udrulles. Samtidig vil det give en række fordele for dansk jernbanedrift, hvis netop

denne strækning elektrificeres først som led i næste fase af elektrificeringen af det danske jernbanenet.

Parterne er derfor enige om at afsætte 1.194 mio. kr. i 2012-2015 til elektrificering af strækningen Esbjerg - Lunderskov, heraf 11 mio. kr. til udarbejdelse af en VVM-analyse og 4 mio. kr. til forberedelsesreserve.

Med elektrificering af Esbjerg - Lunderskov bliver det fra 2015 muligt at køre med el-tog på hele strækningen mellem København og Esbjerg. Det giver et markant løft til togbetjeningen og bedre muligheder for at tilrettelægge materielanvendelsen på en hensigtsmæssig måde. Det vil også øge muligheden for at køre med el-tog på strækningen mod Padborg - Flensborg, hvor der i dag kører dieseltog. Derved vil der kunne frigøres dieselmateriel til andre strækninger.

Beslutningen om at elektrificere banen Esbjerg - Lunderskov markerer samtidig en strategisk prioritering af en fortsat elektrificering af den danske jernbane.

Parterne er endvidere enige om, at de resterende 5,1 mio. kr. af bevillingen til den strategiske analyse af elektrificering anvendes til udarbejdelse af mere præcise anlægsskøn i form af såkaldt »begrundede anlægsoverslag« for elektrificering af følgende strækninger, som ifølge Banedanmarks analyser giver det største afkast:

- Køge Nord - Næstved
- Roskilde - Kalundborg
- Fredericia - Aarhus
- Aarhus - Aalborg

Parterne er enige om at drøfte næste fase af elektrificeringen af det danske jernbanenet, herunder finansieringsmulighederne, når resultatet af disse strategiske analyser og anlægsskøn er klar i efteråret 2013.«

### *1.2. Aftale af 11. november 2012 mellem regeringen og Enhedslisten om Finansloven for 2013.*

Af aftale af 11. november 2012 mellem regeringen og Enhedslisten om Finansloven for 2013 om grønnere kollektiv transport fremgår bl.a. følgende:

»Regeringen og Enhedslisten er enige om, at den kollektive transport skal gøres grønnere og være et bedre alternativ til individuel transport. Der skal gennemføres en særlig indsats for at forbedre tilgængeligheden af tog og stationer samt øge elektrificering af jernbaneinfrastrukturen.

- Der afsættes i alt 650 mio.kr. i perioden 2013-2018 til elektrificering af jernbanestrækningen mellem Køge Nord og Næstved. Elektrificeringen bidrager både til at reducere rejsetiden og mindske forurening fra jernbanetrafikken. I sammenhæng med en ny banestrækning fra København over Køge til Ringsted forbedres den kollektive transport mellem København og en række byer på Midt- og Sydsjælland markant.

...

Initiativerne vil medvirke til at skabe bedre vilkår for togrejsende og bidrager til at gøre den kollektive trafik mere attraktiv.

Initiativerne skal ses i sammenhæng med Transportministeriets strategiske analyser om bl.a. bedre mobilitet i hovedstadsområdet samt Trængselskommissionens arbejde.«

### *1.3. Trafikale forbedringer og muligheder*

Elektrificering giver nye muligheder for at anvende moderne eldrevet togmateriel. El-tog, der kan køre over 160 km/t, er billigere end tilsvarende dieseltog. Samtidig har el-tog lavere drifts- og vedligeholdelsesomkostninger, bedre driftsstabilitet, og de medfører kortere rejsetider, især på strækninger med mange standsninger.

Med elektrificering af den 114 km lange strækning mellem Esbjerg og Lunderskov bliver det fra 2015 muligt at køre med el-tog på hele strækningen mellem København og Esbjerg. Det giver et markant løft til togbetjeningen og bedre muligheder for at tilrettelægge materielanvendelsen på en hensigtsmæssig måde. Det vil også øge muligheden for at køre med el-tog på strækningen mod Padborg/Flensborg, hvor der i dag kører dieseltog. Derved vil der kunne frigøres dieselmateriel til andre strækninger.

Med elektrificeringen som følge af finanslovsaftalen på strækningen mellem Køge Nord og Næstved skabes i sammenhæng med en ny banestrækning fra København over Køge til Ringsted markante forbedringer i den kollektive transport mellem København og en række byer på Midt- og Sydsjælland.

### *1.4. Trafik i anlægsskønsfasen*

Elektrificeringen vil påvirke banetrafikken under udførelse. Både opsætning og udrulning af køreledningsanlæg samt ændring af vejbroer mm. vil påvirke trafikken i større omfang. Det vil være nødvendigt at indstille trafikken i begge spor i begrænsede perioder samt at indstille trafikken i ét spor af gangen i længere perioder.

## *2. Tidsplan*

### *2.1. Tidsplan vedr. elektrificering af jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov*

I 2013 forventes gennemført detailprojektering af nye broer, elektrisk beskyttelse af sikringsanlæg (immunisering), jording af diverse installationer samt bygherreledelse.

I 2014/2015 anlægges nye broer og tilstødende vejanlæg, elektrisk beskyttelse af sikringsanlæg (immunisering), jording af diverse installationer, samt fundamenter til nye bane-transformere/fordelerstationer. Desuden planlægges gennemført ekspropriationer og diverse forberedende arbejder.

I 2015 planlægges endvidere opsætning og afprøvning af komplet kørestrømsanlæg, installation og afprøvning af bane-transformere/fordelerstationer og ibrugtagningproces. Hertil kommer den tid, der er forbundet med Trafikstyrelsens myndighedsbehandling vedr. ibrugtagningstilladelsesproces.

## 2.2. Tidsplan vedr. Køge Nord-Næstved

Der sigtes mod at anlægget kan tages i brug i 2018 samtidig med den ny jernbane fra København over Køge til Ringsted kan tages i brug.

## 3. Lovforslagets indhold

I det følgende redegøres for hovedpunkterne i lovforslaget. Lovforslaget er en kombineret projekterings- og anlægslov for elektrificering på jernbanen og indeholder således bestemmelser, der tager sigte på projekterings- og anlægsfasen. Lovforslaget giver hjemmel til, at transportministeren kan undersøge, projektere og etablere de nødvendige anlæg med henblik på elektrificering af jernbanestrækninger. Bemyndigelsen vil blive anvendt først på strækningen Esbjerg-Lunderskov, senere Køge Nord og Næstved og på et senere tidspunkt – når der foreligger det politiske grundlag herfor – på andre statslige jernbanestrækninger helt eller delvist.

Lovforslaget giver desuden hjemmel til at foretage de fornødne ekspropriationer og desuden foretage andre nødvendige retslige skridt til at sikre anlægget, herunder nedlægge byggelinjer og forbud samt servitutter om eldrift eller andre servitutter med rådighedsindskrænkninger, der er nødvendige for elektrificeringen.

### 3.1. Projektering, herunder evt. VVM-undersøgelse

Lovforslaget indeholder hjemmel til, at transportministeren kan undersøge, projektere og etablere de nødvendige anlæg med henblik på elektrificering. Transportministeren vil delegere ministerens kompetence til Banedanmark. Banedanmark skal således i første omgang forestå projekteringen og det forberedende arbejde. I den forbindelse skal det vurderes, om der på en given strækning skal gennemføres en VVM-vurdering. Dette afgøres ved en VVM-screening, som foretages af Naturstyrelsen efter de gældende regler for udførelse af VVM-screeninger. Hvis VVM-screeningen resulterer i, at der skal udarbejdes en egentlig VVM-redegørelse, indebærer lovforslaget, at Banedanmark gennemfører en VVM-vurdering, der vil opfylde gældende regler, herunder EU-regler. Banedanmark forestår således udarbejdelse af VVM-redegørelse, herunder høring, for de anlæg, der er nødvendige for elektrificering af jernbanestrækningen og forelægger en detaljeret indstilling om godkendelse af anlægget for transportministeren.

Bestemmelsen svarer til, hvad der har været gældende i nyere projekteringslove vedr. jernbaneanlæg.

Banedanmark foretager således i første omgang VVM-vurdering vedrørende jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov og derefter vedrørende Køge Nord-Næstved.

### 3.2. Godkendelse og gennemførelse af elektrificering af jernbanestrækning

Lovforslaget indeholder forslag om, at et projekt om elektrificering, som Banedanmark har forestået, forelægges for transportministeren til godkendelse. Af hensyn til den fornødne politiske og miljømæssige koordination foreslås endvidere, at transportministeren forud for sin godkendelse skal

foretage en egentlig høring af Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen, Kulturstyrelsen og et af Folketinget nedsat udvalg, typisk Folketingets Transportudvalg.

Banedanmarks projekteringsarbejde vil således blive fulgt op af en godkendelse, der træffes af transportministeren. Projekteringsarbejdet vil derfor ikke – som det ellers har været tilfældet med helt nye jernbanestrækninger – blive fulgt op af anlægslove for de konkrete jernbanestrækninger. Baggrunden herfor er, at arbejdet i det foreliggende tilfælde med elektrificering er knyttet meget tæt til eksisterende jernbanestrækninger, der allerede er besluttet ved en anlægslov. Selve elektrificeringsarbejdet er også i sig selv af mindre indgribende karakter end en helt ny jernbane.

Kommunens planlægning efter planloven skal respektere ministerens godkendelse af anlægget vedrørende elektrificeringen, der således går forud for planlovens bestemmelser.

Banedanmark gennemfører anlægget vedrørende elektrificeringen af de konkrete jernbanestrækninger.

### 3.3. Forlods overtagelse, byggelinjer, forbud og ekspropriation.

Lovforslaget indeholder tilsvarende i lighed med nyere jernbaneanlægslove hjemmel til, at transportministeren af hensyn til en grundejer forlods kan overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en igangsat projektering, og når der foreligger særlige personlige grunde til, at ejendommen ønskes afstået før tidspunktet, hvor der kan foretages en egentlig ekspropriation.

Det foreslås, at transportministeren får bemyndigelse til at sikre de nødvendige arealer til projektering og anlæg ved at kunne pålægge byggelinjer, udstede forbud og evt. overtage et areal.

Endvidere indeholder lovforslaget hjemmel til, at der kan eksproprieres arealer eller pålægges servitutter, når dette er nødvendigt for at gennemføre elektrificeringen af en given strækning, jf. i øvrigt det anførte i afsnit 4.

### 3.4. Ophævelse af loven om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved Banestyrelsen

Den eksisterende lov om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved Banestyrelsen foreslås samtidig ophævet. Baggrunden herfor er, at loven kun omfatter fjerntrafikstrækninger, og at loven ikke er opdateret med hensyn til vurdering af miljøkonsekvenser.

## 4. Ekspropriation og forholdet til grundlovens § 73

Det fremgår af grundlovens § 73, at ejendomsretten er ukrænkelig, og at ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom uden, hvor almentillet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Med de foreslåede bestemmelser skabes i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til tvangsmæssigt at erhverve de fornødne arealer til brug for elektrificeringen af jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov og andre statslige jernbanestrækninger, når et projekt herom er godkendt

af transportministeren og der foreligger den fornødne bevilgsmæssige hjemmel.

Ekspropriation kan kun ske, hvis det er nødvendigt at erhverve de pågældende arealer enten midlertidigt eller permanent for at kunne gennemføre elektrificeringen.

Ekspropriationskommissionen foretager en tilbunds gående prøvelse af, om den enkelte ekspropriation er nødvendig. Kravet om, at ekspropriationen skal være nødvendig, er udtryk for, at det almindelige proportionalitetsprincip skal være opfyldt. Tvangsmæssig afståelse af ejendom kan således ikke gennemføres, hvis det, der tilsigtes med ekspropriationen, kan gennemføres på en for grundejeren mindre indgribende måde.

Ekspropriation vil i henhold til lovforslaget ske med henblik på elektrificering af jernbanestrækninger og har således et formål, der har offentlig karakter og dermed ligger inden for almenvellet.

Erstatningen skal være fuldstændig, det vil sige at der skal betales en erstatning, der økonomisk stiller ejeren, som denne ville være stillet, hvis ekspropriationen ikke var sket.

Det vil først og fremmest være tab som følge af mindre arealafståelser og servitutpålæg, som vil kunne erstattes, men der vil også kunne blive behov for ekspropriation af arealer til etablering af erstatningsbiotoper eller erstatning af fredskov og midlertidige adgangsveje.

Størstedelen af arealbehovet tilgodeses ved, at elektrificeringsinstallationerne placeres inden for banens areal. Kun i det omfang at dette ikke kan lade sig gøre, vil der blive behov for ekspropriation af arealer.

#### 4.1. Fremrykket ekspropriation

I lighed med de seneste jernbaneanlægslove foreslås, at der bliver mulighed for, at transportministeren i særlige tilfælde kan ekspropriere en ejendom før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Denne mulighed foreslås af hensyn til eventuelle ejere af ejendomme, der skal eksproprieres, og hvor der kan foreligge særlige tvingende grunde til, at ekspropriationen bør fremrykkes, f.eks. som følge af sygdom og lignende.

#### 4.2. Ekspropriation og servitutter

Der er behov for inddragelse af arealer til opsætning af kørestrømsmaster med køretråd, og opsætning af fordeler-

stationer. Endvidere skal en række vej bærende broer erstattes af nye broer, der bliver ca. 1 meter højere, og enkelte broer skal hæves. Herudover er der behov for regnvandsbassiner og omlægning af skærende veje. Herudover vil der blive pålagt servitutter om eldriften, der foreskriver begrænsninger i beplantning, bebyggelse og lignende på ejendomme af hensyn til køreledninger og højspænding. Erstatning herfor vil blive ydet efter gældende regler.

#### 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Forslaget indebærer udgifter for staten til anlæg til brug for elektrificering af jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov og til ekspropriation af de for projektet nødvendige arealer. Erstatning som følge af ekspropriation vil finde sted i overensstemmelse med lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Herudover indeholder forslaget hjemmel til, at transportministeren kan projektere og godkende elektrificeringer af andre jernbanestrækninger, der endnu ikke er truffet afgørelse om. Først når en politisk aftale og den fornødne bevilgsmæssige hjemmel til elektrificering af yderligere jernbanestrækninger foreligger, vil transportministeren udnytte sin bemyndigelse og anmode Banedanmark om at undersøge og projektere den eller de pågældende jernbanestrækninger.

Banedanmark vil i overensstemmelse med udbudsreglerne udbyde elektrificeringsopgaven. Det er muligt at udbyde opgaver vedrørende både projektering og/eller drift og/eller vedligehold, herunder drift og vedligehold i en længere årrække, f.eks. 10-20 år. Udbuddene vil blive tilrettelagt med sigte på at optimere de økonomiske og kvalitative fordele for staten, bl.a. ved at byderne anmodes om at give optioner på elektrificering af fremtidige strækninger. Optionerne vil først kunne udnyttes, når der er politisk flertal og bevillingsmæssig hjemmel for elektrificering af en given strækning.

Anlægsoverslaget for *Esbjerg-Lunderskov* er udarbejdet efter principperne i Ny Anlægsbudgettering som beskrevet i aktstykket 16 af 24. oktober 2006. Resultatet er, at anlægsomkostningerne udgør 1,228 mia. kr., inkl. 50 % reserve i 2013-priser. Fordelingen over anlægsperioden fremgår af følgende tabel:

| Anlægsudgift, Esbjerg-Lunderskov<br>(mio. kr. i 2013 priser) | 2013 | 2014 | 2015 | I alt |
|--|------|------|------|-------|
|  | 120  | 404  | 704  | 1228  |

Tallene er dels baseret på et begrundet anlægsoverslag for Esbjerg – Lunderskov dels på forventningen om, at udførelsen af dette elektrificeringsprojekt vil indgå som en del af det samlede elektrificeringsprogram, der skal håndtere fremtidige elektrificeringsprojekter i Banedanmark. Udgifterne er inkl. 50 % reserve.

Banedanmark forestår drift og vedligehold af elektrificeringen, herunder eventuelt i form af udbud af opgaven, som en del af infrastrukturforvalterens almindelige opgaver.

Banedanmark vurderer, at de gennemsnitlige vedligeholdelsesudgifter, der afholdes inden for Banedanmarks bevilgsmæssige rammer, i levetiden andrager ca. 3,26 mio. kr. årligt i 2013-priser for den nye 114 km (2 x 57 km) elektrifi-

cerede strækning. Når anlægget på et tidspunkt vil skulle udskiftes, vil der være omkostninger til fornyelse.

Anlægget planlægges at kunne tages i drift i 2015.

For så vidt angår elektrificeringen af **Køge Nord – Næstved**, hvor der er afsat 650 mio.kr. (2013-priser), planlægges anlægget at kunne tages i drift i 2018 i en koordineret proces med den ny jernbane fra København over Køge til Ringsted.

Lovforslaget indebærer ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for kommuner eller regioner.

Hvis der bliver tale om ledningsomlægninger betales dette af ledningsejerne i overensstemmelse med gæsteprincippet i vejlovens § 106, stk. 1, hvis det drejer sig om ledninger, som ligger som gæst.

Hvis kommuner vælger i tilknytning til elektrificeringen af en jernbanestrækning at foretage ændringer, der ikke er indeholdt i et af transportministeren godkendt projekt, jf. lovforslagets § 4, afholder den pågældende kommune selv hele udgiften hertil og sørger for det evt. fornødne plangrundlag. Hvis en kommune ønsker sådanne forslag gennemført i et koordineret proces med elektrificeringsprojektet, er det en forudsætning, at dette tidsmæssigt kan gennemføres, og ikke medfører forsinkelse af statens projekt. Banedanmark afgør, om det tidsmæssigt vil være muligt at koordinere kommunens forslag med et elektrificeringsprojekt. Hvis kommunens forslag medfører øgede udgifter for statens projekt, er det desuden et krav, at kommunen afholder udgiften hertil.

#### 6. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget medfører ingen økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

#### 7. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

#### 8. Miljømæssige konsekvenser

De miljømæssige konsekvenser ved en elektrificering af jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov vil blive kortlagt i en miljøvurdering, som vil blive afrapporteret i en miljøredegørelse, som i omfang og krav om inddragelse af offentligheden vil svare til en VVM-analyse (Vurdering af Virkninger for Miljøet). Banedanmark forestår således udarbejdelse af VVM-redegørelse, herunder høring, for de anlæg, der er nødvendige for elektrificering af jernbanestrækningen og forelægger en detaljeret indstilling om godkendelse af anlægget for transportministeren.

Herudover vil det konkret for hver enkelt jernbanestrækning, som påtænkes elektrificeret, blive vurderet, om de miljømæssige konsekvenser vil skulle kortlægges i en miljøvurdering, jf. afsnit 8.1. og 8.2., og en detaljeret indstilling om godkendelse af elektrificeringsanlægget vil blive forelagt for transportministeren.

Elektrificering af den resterende del af banenettet giver gevinster for miljø og klima, herunder energiforbruget og CO<sub>2</sub>-emissionerne.

Elektrificeringen vil betyde, at det samlede CO<sub>2</sub>-udslip i Danmark reduceres, fordi elektrificering af togene medfører lavere CO<sub>2</sub>-udledning end dieseldrift, da elproduktionen blandt andet kan baseres på vedvarende energi. Derudover er de elektriske tog mere energieffektive.

Elektrificeringen betyder også, at togdriftens CO<sub>2</sub>-emissioner kommer ind under CO<sub>2</sub>-kvotesystemet, da elproduktionen er kvotebelagt. Da den samlede CO<sub>2</sub>-udledning fra de kvotebelagte sektorer pr. definition er konstant, vil den øgede CO<sub>2</sub> udledning fra den øgede elproduktion fortrænge anden kvotebelagt CO<sub>2</sub>-udledning.

Hvis der køres med elektriske tog frem for dieseltog reduceres CO<sub>2</sub> udledningen med 113.000 ton CO<sub>2</sub> om året indtil 2040. Derudover vil CO<sub>2</sub>-udledningen fra elproduktionen blive reduceret, idet elproduktionen er kvoteomfattet. Sammenlagt vil CO<sub>2</sub> udledningen blive reduceret med 145.000 ton CO<sub>2</sub> om året indtil 2040 svarende til 6,3 mio. ton i hele perioden.

##### 8.1. Screening vedr. VVM-undersøgelse

For hver enkelt jernbanestrækning, som påtænkes elektrificeret, vil der af Naturstyrelsen efter de gældende regler for VVM-vurdering blive foretaget en VVM-screening med henblik på at afgøre, om elektrificeringen vil kunne indebære konsekvenser for miljøet, der vil skulle nærmere kortlægges i en egentlig miljøredegørelse.

##### 8.2. Projektering og evt. VVM-undersøgelse

Hvis screeningen resulterer i, at der vil skulle gennemføres en egentlig miljøvurdering, vil Banedanmark under den videre projektering forestå miljøvurdering, der vil opfylde gældende krav i en VVM-analyse.

Hvis screeningen resulterer i, at der ikke skal gennemføres en egentlig miljøvurdering, udarbejdes ikke miljøredegørelse, og Banedanmark varetager herefter arbejdet med den nærmere projektering af elektrificeringen af den pågældende strækning.

#### 9. Forholdet til EU-retten

Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

Der vil for enkelte eller flere jernbanestrækninger blive foretaget en vurdering i form af en screening og evt. gennemførelse af en VVM-undersøgelse vedr. virkningerne af projektet eller projekterne på miljøet. Screening og VVM-undersøgelse skal 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 skal 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).

Det vil blive sikret, at fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver sikres gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag. Det vil således blive sikret, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af jernbanen. Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes således at blive negativt påvirket af elektrificeringen. Det undgås så vidt muligt at fælde større træer, der benyttes af flagermus. Anlægsarbejdet vil blive planlagt under hensyntagen til både padder og flagermus, således at anlægsarbejdet placeres i bestemte perioder med henblik på at begrænse skadelige virkninger. Den samlede økologiske funktionalitet for yngle- og rasteplasser vil blive opretholdt.

Gældende EU-krav vedrørende udbud af offentlige kontrakter vil blive overholdt. EU's udbudsregler indebærer en pligt for ordregivende myndigheder til at følge bestemte procedurer ved indgåelse af visse offentlige kontrakter. Det er en betingelse for udbudspligt, at der skal foreligge en gensidigt bebyrdende aftale mellem ordregiveren og leverandøren. De opgaver, som Banedanmark tillægges efter denne lov er således ikke omfattet af udbudsreglerne. Derimod vil de kontrakter, som Banedanmark vil skulle indgå som følge af denne lov, skulle udbydes efter de gældende EU-regler for offentlige udbud.

Forslaget er ikke omfattet af loven om miljøvurdering af planer og programmer (lov nr. 936 af 24. september 2009), jf. herved at grundlaget for indførelse af elektrisk drift på danske fjerntrafikstrækninger blev påbegyndt og afsluttet med lov nr. 206 af 23. maj 1979, og dermed inden ikrafttrædelsen af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/42/EF af 27. juni 2001 om vurdering af bestemte planers og programmets indvirkning på miljøet.

## 11. Sammenfattende skema

### Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

|  | Positive konsekvenser/<br>mindreudgifter | Negative konsekvenser/<br>merudgifter  |
|--|--|--|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner     |  | Anlægsudgifterne vedr. Esbjerg-Lunderskov anslås til 1,228 mia kr. (2013-priser) i 2013-2015. De gennemsnitlige vedligeholdelsesudgifter, der afholdes inden for Banedanmarks bevillingsramme, i levetiden anslås til 3,26 mio.kr. årligt i 2013-priser.<br>Anlægsudgifterne vedr. Køge Nord-Næstved anslås til 650 mio.kr. (2013-priser) i 2013-2018. |
| Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen                                    | Ingen  |
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet                  | Ingen                                    | Ingen  |

## 10. Høring

Lovforslaget har været i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatsamfundet, Arriva Skandinavien, CFL cargo Danmark Aps, Danmarks Naturfredningsforening, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Danske Handicaporganisationer, Dansk Handicap Forbund, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Ledningsejerforum, Danske Regioner, Dansk Skovforening, Danske Speditører, DB Schenker Rail Scandinavia A/S, DI Transport, DONG Energy, DSB, DSB Øresund, Energinet.dk, Esbjerg Havn, Esbjerg Kommune, Faxe Kommune, Fredningsnævnet for Nordjylland, syd-østlig del, Fredningsnævnet for Sydjylland, nordlig del, Fredningsnævnet for Sydsjælland, Møn, Lolland, Falster, Fredningsnævnet for Østsjælland, Friluftsrådet, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, Hector Rail AB, HK Trafik & Jernbane, Hovedstadens Lokalbaser A/S, Jernbanernes Arbejdsgiverforening, HTS Handel, Transport og Service, Kolding Kommune, Kommunernes Landsforening, Køge Kommune, Køge museum, Lemvigbanen, Lokalbaser A/S, Metroselskabet, Metro Service A/S, Midtjyske Jernbaner, Midttrafik, Movia, Museerne.dk, Museet på Koldinghus, Museet på Sønderkov, NEG Niebüll GmbH, NOAH-trafik, NOB, Nordjyllands Historiske Museum, Nordjyske Jernbaner A/S, Nordjyllands Trafikselskab, Næstved Kommune, Næstved museum, Region Nordjylland, Region Syddanmark, Region Sjælland, Regionstog (Lollandsbanen, Vestsjællands Lokalbaser og Østbanen), Rådet for Bæredygtig Trafik, Sund & Bælt, Sydtrafik, Sydvestjyske Museer, Teknologisk Institut, Transport & Service Handel, Tx Logistik, Vejen Kommune, Vestbanen A/S ved Arriva, Øresundsbro Konsortiet.

|   |  |   |
|---|--|---|
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet | Ingen  | Ingen   |
| Miljømæssige konsekvenser                     | Projektet understøtter mulighederne for bæredygtig transport, der på sigt vil kunne reducere udledningen af CO <sub>2</sub> .  | De miljømæssige konsekvenser vil blive vurderet i forbindelse med VVM-undersøgelser, og der vil i projektet blive indarbejdet de nødvendige afværgeforanstaltninger, således at områdernes økologiske funktionalitet kan opretholdes. |
| Administrative konsekvenser for borgerne      | Ingen  | Ingen   |
| Forholdet til EU-retten                       | De VVM-undersøgelser, der vil blive gennemført, opfylder 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 opfylder endvidere kravene i habitatdirektiv, 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). Ingen fuglebeskyttelses- eller habitatområder i henhold til Rådets direktiver skønnes at ville blive påvirket negativt af anlæggene. Det sikres således gennem afværgeforanstaltninger og kompenserende tiltag, at de arter, der er omfattet af habitatdirektivets bilag IV, ikke påvirkes negativt af jernbanen. |   |

#### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

##### Til § 1

Bestemmelsen bemyndiger transportministeren til at undersøge, projektere og etablere de nødvendige anlæg med henblik på hel eller delvis elektrificering af statslige jernbanestrækninger. I første omgang foretages undersøgelse og VVM-vurdering af jernbanestrækningen Esbjerg-Lunderskov og derefter af jernbanestrækningen Køge Nord - Næstved.

Først når der foreligger en politisk aftale om at bevilge midler til elektrificering af yderligere jernbanestrækninger, vil transportministeren udnytte sin bemyndigelse til at undersøge, projektere og etablere andre statslige jernbanestrækninger helt eller delvist.

Bestemmelsen vil ligeledes, når der foreligger en politisk aftale herom, kunne anvendes for så vidt angår landanlæggene vedr. den faste forbindelse over Femern Bælt til fremrykning af visse anlægsarbejder, f.eks. til forhøjelse eller udskiftning af broer på strækningen mellem Ringsted og Rødby med henblik på gennemførelse af en første etape af anlægsarbejderne med henblik på elektrificering af jernbanestrækningen.

Bemyndigelserne i § 1 forventes delegeret til Banedanmark.

##### Til § 2

Bestemmelsen giver i stk. 1 transportministeren hjemmel til i en bekendtgørelse at fastsætte nærmere regler om installationer, der er nødvendige for elektrificeringen. Bemyndigelsen forventes delegeret til Banedanmark.

Endvidere præciseres det i stk. 2, at de regler, som transportministeren fastsætter efter stk. 1, skal lægges til grund af kommunerne i kommuneplanlægningen. De regler, som transportministeren udsteder efter stk. 1, er således bindende for kommunerne og går forud for planlovgivningen.

##### Til § 3

Bestemmelsen indebærer, at Banedanmark skal udarbejde VVM-redegørelse, hvis dette kræves efter de gældende regler for VVM-vurdering. Forud herfor kan det evt. afklares konkret efter reglerne om screening, hvorvidt det er nødvendigt med en VVM-vurdering. Selve screeningen foretages, hvis den beslutes, af Naturstyrelsen efter de gældende regler for screening af projekter med hensyn til, om det vil være nødvendigt med en egentlig VVM-undersøgelse ved indførsel af eldrift på eksisterende jernbanestrækninger.

Banedanmark skal efter gennemførelsen af VVM-proceduren, hvis en VVM-redegørelse er påkrævet, forelægge en detaljeret indstilling om godkendelse af anlægget vedr. den eller de konkrete jernbanestrækninger for transportministeren, der skal træffe afgørelse om godkendelse af projektet eller projekterne, jf. § 4.

Det foreslås i stk. 2, at offentliggørelse af VVM-redegørelsen kan ske udelukkende digitalt. Forslaget er på linje med hvad, der gælder i planlovens regi vedr. anvendelse af digital offentliggørelse af VVM-redegørelser. Bestemmelsen indebærer, at Banedanmark har mulighed for at bestemme, at samtlige processer i forhold til offentligheden i forbindelse med VVM-arbejdet kun skal foretages digitalt. Henvendelse til borgere, hvis ejendom forventes ekspropriert i forbindelse med elektrificeringen, vil dog fortsat foregå skriftligt, medmindre den pågældende har accepteret at blive kontaktet pr. mail.

#### Til § 4

Det følger af stk. 1, at transportministeren skal godkende den endelige udformning af elektrificeringen for den pågældende strækning, herunder nye broer, arealafgivelser, erstatningsnatur og servitutter m.m. Det foreslås, at transportministeren skal foretage forudgående høring af miljømyndighederne, Naturstyrelsen og Miljøstyrelsen, samt Kulturstyrelsen og et af Folketinget nedsat udvalg, dvs. formentlig Folketingets Transportudvalg.

I stk. 2 foreslås, at transportministerens godkendelse efter stk. 1 træder i stedet for en VVM-tilladelse efter § 11 g, stk. 4, i lov om planlægning.

Transportministerens afgørelse vil kunne indbringes for domstolene.

Efter transportministerens godkendelse efter stk. 2, skal de kommuner, der måtte være involveret i det pågældende projekt, efter bestemmelsen i stk. 3 vedtage de fornødne kommuneplantillæg endeligt og med de eventuelle ændringer, der fremgår af godkendelsen.

Transportministerens godkendelse efter denne lov går således forud for planlovgivningen og skal uden videre lægges til grund af kommunerne.

#### Til § 5

Efter bestemmelsen i stk. 1 bemyndiges Banedanmark til at forestå anlægsarbejdet i forbindelse med elektrificeringen af konkrete jernbanestrækninger.

Bestemmelsen i stk. 2 indeholder regler for proceduren i forbindelse med godkendelse af mindre ændringer af et godkendt projekt. Det foreslås således, at Banedanmark skal forelægge og indstille mindre ændringer af et godkendt projekt, der kan gennemføres uden ny VVM-procedure, for transportministeren, der kan tage stilling til en godkendelse heraf, evt. i relevant omfang efter høring af Naturstyrelsen, Miljøstyrelsen og Kulturstyrelsen samt et af Folketinget nedsat udvalg.

Bestemmelsen i stk. 3 indeholder regler om proceduren i forbindelse med godkendelse af større ændringer af et godkendt projekt. Det foreslås således, at der i tilfælde af større ændringer af et godkendt projekt først foretages en VVM-screening, der udføres af Naturstyrelsen efter de gældende regler herfor. Hvis VVM-screeningen giver grundlag for, at der skal foretages en ny VVM-redegørelse om ændringen, foretager Banedanmark en fornyet VVM-vurdering og forelægger en ny indstilling for transportministeren. Transportministeren tager herefter stilling til en ændring af projektet efter reglerne i § 4.

Alle ændringer, dvs. både mindre og større ændringer, skal desuden overholde gældende EU-regler om screening og VVM-undersøgelse, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/92/EU af 13. december 2011 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (kodifikation). VVM-undersøgelsen skal endvidere opfylde kravene i habitatdirektivet, Rådets direktiv 92/43/EØF af 21. maj 1992 om bevaring af naturtyper samt vilde dyr og plan-

ter og Rådets direktiv 2009/147/EF af 30. november 2009 om beskyttelse af vilde fugle (fuglebeskyttelsesdirektivet).

#### Til § 6

Bestemmelsen indebærer, at planlovgivningens regler om udarbejdelse af VVM-redegørelse for så vidt angår statslige anlægs indvirkning på miljøet (VVM) finder anvendelse på udarbejdelse af VVM-redegørelser mv. efter denne lov med de justeringer, der følger af denne lov.

#### Til § 7

Bestemmelsen giver mulighed for, at transportministeren forlods kan erhverve en ejendom på begæring af ejeren. Der skal være tale om ejendomme, der berøres særligt indgribende af projekteringen. I lighed med den vurdering, der skal foretages i forbindelse med administrationen af bestemmelsen i lovforslagets § 12, vil der i hvert enkelt tilfælde skulle foretages en vurdering af projekteringen betydning for den pågældende ejendom. Udgangspunktet er, at projektet skal berøre ejendommen i et sådant omfang, at der er risiko for, at denne vil blive eksproprieret i væsentligt omfang eller påført betydelige gener i forbindelse med projektets eventuelle gennemførelse. Det foreslås dog, at den forventede delvise ekspropriation eller de gener, som projektet indebærer, skal have et betydeligt omfang.

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

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

Det foreslås endvidere, at overtagelsesadgangen kun kan komme på tale, når der foreligger »særlige personlige grunde« til, at ejeren ønsker ejendommen overtaget. Som eksempler på »særlige tilfælde« kan nævnes, at en forlods overtagelse kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, fx hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker overtagelse før de ordinære ekspropriationer. Ordinære ekspropriationer kan først ske, når et anlæg er godkendt af transportministeren efter § 4.

Andre »særlige personlige grunde« kan være, hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer. Særlige personlige årsager kan fx være sygdom, alder, familieførelse eller andre sociale årsager.

Udgifter til en sådan overtagelse afholdes af de midler, der er bevilliget til Banedanmark og afsat på finanslovens § 28.63.02.73 til formålet.

Ejendomme, der måtte være overtaget forlods, kan senere afhændes efter de almindelige regler, såfremt det måtte vise sig, at ejendommen alligevel ikke skal anvendes til jernbaneformål. Hvis der er tale om forlods overtagelse af lands-

brugsejendomme, kan ejendommens jord eventuelt anvendes som led i en jordfordeling i forbindelse med et kommende jernbaneanlæg. Bestemmelsen finder også anvendelse, når der er nedlagt forbud efter § 9.

Det følger af det foreslåede stk. 2, at overtagessummen fastsættes af ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Bestemmelsen i lovforslagets § 7 er på linje med tilsvarende bestemmelser i nyere projekteringslove for jernbanestrækninger.

#### *Til § 8*

I stk. 1 foreslås det at give transportministeren adgang til at sikre de nødvendige arealer ved at kunne pålægge bygge- linjer på berørte ejendomme. Med bestemmelsen i stk. 1 begrænses den periode, der kan pålægges bygge- linjer i, til højst 10 år ad gangen. Der skal således træffes en ny beslutning om bygge- linjepålæg, hvis bygge- linjerne ønskes opretholdt ud over denne periode. Bygge- linjepålægget kan ved nyt pålæg forlænges én gang med yderligere op til 10 år.

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

#### *Til § 9*

Efter forslaget i stk. 1 gives transportministeren hjemmel til at nedlægge forbud mod bebyggelse på ejendomme, som vil blive berørt af de af § 1 omfattede anlæg.

Forbudsperioden har gyldighed i ét år og kan ikke forlænges. Bestemmelsen giver mulighed for at gribe ind i tilfælde, hvor der endnu ikke er pålagt bygge- linje, og hvor der påtænkes gennemført foranstaltninger, som nævnt i § 8, stk. 2.

Bestemmelsens stk. 2 pålægger kommunerne at underrette transportministeren om planlagt nybyggeri på ejendomme, der ikke er pålagt bygge- linjer, og som berøres af projekteringen. Hvis der ikke er nedlagt forbud inden to måneder efter indberetningen, kan bygningsmyndigheden udstede bygge- tilladelse. Banedanmark vil i forbindelse med projekteringsarbejdet nærmere informere de berørte kommuner om de relevante ejendomme.

#### *Til § 10*

Efter stk. 1 skal der foretages offentlig kundgørelse af pålæg af bygge- linjer og om, at der skal ske meddelelse direkte til ejere og brugere af ejendomme, der direkte er berørt af

pålægget, og der skal oplyses om beliggenheden af bygge- linjer på den pågældendes ejendom.

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

Det følger af stk. 3, at et bygge- linjepålæg skal tinglyses, når fristen for klage er udløbet, og der er truffet afgørelse i en evt. klagesag.

I stk. 4 fastsættes, at klager over pålæg af bygge- linjer som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde at beslutte at give klagen opsættende virkning.

I stk. 5 fastsættes det, at bygge- linjebestemmelser, der er offentligt kundgjort, skal respekteres af såvel ejendommens ejere som af andre rettighedshavere, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet. Gyldighedsvirkningen af bygge- linjepålæg er knyttet til offentliggørelsen. Meddelelsen til ejere og brugere af berørte ejendomme er kun af oplysende karakter.

I stk. 6 pålægges bygherren pligt til forud for iværksættelse af et planlagt byggeri at indhente oplysning om, hvorvidt byggeri på en ejendom, der er pålagt bygge- linje efter § 8, vil komme i strid med bygge- linjebestemmelsen.

#### *Til § 11*

Efter forslaget i stk. 1 kan ejeren af et areal, der er pålagt bygge- linjer efter § 8, kræve 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.

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

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

Med forslaget i stk. 2 kan ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt bygge- linjer efter § 8, kræve, at transportministeren overtager arealet mod erstatning, når bygge- linjerne hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår, og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren.

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

Kravet om, at bygge- linjerne skal omfatte et areal, der i »væsentligt omfang« er pålagt bygge- linjer efter § 8, sigter til den situation, hvor det vurderes, at den pågældende ejendom

helt eller delvist i større omfang vil blive eksproprieret i forbindelse med projektets eventuelle gennemførelse. Der skal således på det tidspunkt, hvor anmodningen om overtagelse fremsættes, i hvert enkelt tilfælde foretages en konkret vurdering af byggelinjernes betydning for arealet eller ejendommen, baseret på den viden, der er om linjeføringen ud fra den foretagne projektering på dette tidspunkt. Vurderingen vil være afhængig af, om der er tale om en beboelsejendom eller en erhvervsjendom, og om den pågældende ejendom består af én eller flere lodder.

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

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

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

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

Efter forslaget i stk. 3 kan ejeren af en ejendom, hvor arealet, der er omfattet af byggelinjepålægget, kun udgør en mindre del, kræve hele ejendommen overtaget mod erstatning. Det forudsættes dog, at den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller får en sådan karakter, at det ikke vurderes som hensigtsmæssigt at bevare den som en selvstændig ejendom. Hele ejendommen kan endvidere kræves overtaget, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de i stk. 2 nævnte situationer.

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

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

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

Bestemmelsen i lovforslagets § 11 svarer i det væsentlige til § 38 i lov om offentlige veje og til § 5 i lov om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød, § 5 i loven om projektering af København-Ringsted, og § 13 i lov om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark. Praksis på disse områder vil derfor i relevant omfang kunne indgå i vurderingen efter lovforslagets § 11.

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

#### *Til § 12*

Den foreslåede bestemmelse i stk. 1 indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren, også selvom der ikke er nedlagt byggelinjer, kan ekspropriere en ejendom, der berøres særligt indgribende af elektrificeringsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

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 anlæggets gennemførelse. Det indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som projektet indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af elektrificeringsprojektet, 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.

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

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

Det foreslås i stk. 3, at reglerne i vejlovens § 51, stk. 1 og stk. 2 skal finde tilsvarende anvendelse ved erstatningsfastsættelsen.

#### *Til § 13*

Efter den foreslåede hjemmel i stk. 1, gives transportministeren hjemmel til at ekspropriere de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for gennemførelsen af elektrificeringen af jernbanestrækninger.

Bemyndigelsen giver endvidere hjemmel til at foretage ekspropriation, hvis hensynet til iagttagelse af Sundhedsstyrelsens forsigtighedsprincip vedrørende magnetiske felter taler for dette.

Bemyndigelsen giver ligeledes ministeren hjemmel til midlertidigt at ekspropriere arealer til brug for adgangsvej, arbejdsplads, materialedpot m.v. Når anlægsarbejderne er færdige, er udgangspunktet, at de midlertidigt eksproprierede arealer så vidt muligt reetableres og leveres tilbage til den oprindelige ejer.

Forslaget til bestemmelsen i stk. 2 giver transportministeren hjemmel til ved ekspropriation at pålægge ejendomme langs anlægget servitut om eldrift eller andre servitutter med deraf følgende rådighedsindskrænkninger, der er nødvendige for gennemførelsen af det i denne lov omhandlede anlæg. Servituten indebærer af sikkerhedsmæssige grunde begrænsninger på de ejendomme, der støder op til elektrificeringsanlægget med hensyn til beplantning, bebyggelse og lignende.

Efter forslaget til stk. 3 sker ekspropriation, jf. stk. 1 og 2, efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Efter stk. 4 fastsættes erstatningen i henhold til reglerne i § 51, stk. 1 og stk. 2, i lov om offentlige veje.

#### *Til § 14*

Det foreslås, at bestemmelsen om gæsteprincippet i § 106, stk. 1, i lov om offentlige veje, finder anvendelse på ledningsarbejder i forbindelse med elektrificeringsanlæg.

Gæsteprincippet er betegnelsen for en udfyldende regel, der finder anvendelse, hvor der uden vederlag, er givet tilladelse til at anbringe en ledning på en ejendom, der ikke tilhører ledningsejeren. Reglen indebærer, at ledningsejeren som »gæst« skal bcoste ledningsarbejder, der er nødvendiggjort af arealejerens ændrede benyttelse af det areal, hvor ledningen er anbragt. Det betyder f.eks., at en ledningsejer, som ejer en ledning, hvor en flytning af ledningen er nødvendiggjort af et elektrificeringsanlæg, selv skal betale for flytningen af ledningen. Dette gælder dog kun, hvis ledningsejeren ikke har betalt vederlag for, at ledningen ligger i det pågældende areal, dvs. at ledningen ligger som »gæst«. Ledninger, der oprindeligt er anlagt på private arealer, er også efter en ekspropriation omfattet af gæsteprincippet.

Ledninger, der ikke ligger på gæsteprincip, betales af staten som led i den samlede udgift til elektrificeringsanlægget.

#### *Til § 15*

Det foreslås i stk. 1, at transportministeren kan bemyndige Banedanmark eller andre myndigheder under Transportministeriet til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

Banedanmarks afgørelser efter denne lov, herunder eventuelle afgørelser, som følge af delegation af transportministerens beføjelser, kan efter bestemmelsen i stk. 2 ikke indbringes for anden administrativ myndighed end transportministeren. Tilsvarende kan afgørelser truffet af andre myndigheder under Transportministeriet efter delegation efter stk. 1 ikke indbringes for anden administrativ myndighed end transportministeren.

Transportministeren kan efter bestemmelsen i stk. 3 fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes efter denne lov, herunder om klagefrister eller om, at afgørelserne ikke kan påklages til transportministeren.

Transportministerens afgørelser efter denne lov kan efter bestemmelsen i stk. 4 ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

#### *Til § 16*

Det foreslås i stk. 1, at loven træder i kraft dagen efter bekendtgørelsen i Lovtidende. Det ønskes, at loven træder i kraft så hurtigt som muligt af hensyn til fremdriften af projektet vedr. elektrificering af Esbjerg -Lunderskov.

Samtidig foreslås i stk. 2, at loven om indførelse af elektrisk drift på fjerntrafikstrækningerne ved Banestyrelsen, jf. lov nr. 206 af 23. maj 1979, ophæves, da den ikke er opdateret med hensyn til jernbanestrækninger eller miljøvurderinger.