



27.02.13

Høringsnotat om Forslag til lov om elektrificering af jernbanen (L 156)

1. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til forslag til lov om elektrificering af jernbanen blev den 12. december 2012 sendt i høring hos de i bilag 1 nævnte myndigheder og organisationer mv. Lovforslaget har desuden været offentliggjort på høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 16. januar 2013. Banedanmark har modtaget 18 høringssvar. De modtagne høringssvar er vedlagt som bilag til høringssnotatet.

Banedanmark har modtaget høringssvar fra:

Metroselskabet I/S
Havarikommissionen
Fredningsnævnet for Nordjylland
Region Nordjylland
Nordjyllands Trafikselskab
Region Sjælland
DB Schenker Rail Scandinavia A/S
Friluftsrådet
Esbjerg Kommune
Advokatsamfundet
Arriva Danmark A/S
Dansk Erhverv
DSB
Vejen Kommune
Esbjerg Havn
Danske Regioner
Køge Kommune
Dansk Industri

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra høringssvarene. Høringssvarene er gennemgået i hovedtræk, og derfor er ikke alle forhold i høringssvarene kommenteret.

Transportministeriets/Banedanmarks kommentarer til høringssvarene er anført i kursiv.

2. Høringssvarene

2.1. Generelle bemærkninger



Der er generelt positive bemærkninger til forslaget om elektrificering af jernbanen. Det gælder således følgende:

Danske Regioner, Region Nordjylland, Region Sjælland, Esbjerg Kommune, Køge Kommune, Dansk Industri, Dansk Erhverv, Nordjyllands Trafikselskab, Arriva Danmark A/S og DB Schenker.

Danske Regioner finder således, at det er vigtigt at prioritere rækkefølgen af elektrificeringen, således at samfundsøkonomiske overvejelser og hensynet til skabelse af et sammenhængende net med udgangspunkt i TEN-T-nettet prioriteres. Endvidere er det vigtigt, at der ikke skabes øgede barrierer mellem den statslige jernbanedrift og regionalt finansieret jernbanedrift. Danske Regioner opfordrer derfor til, at loven giver transportministeren hjemmel til at gennemføre analyser med henblik på undersøgelse af elektrificeringen af tilgrænsende regionalt finansierede strækninger.

Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab ser meget gerne, at det landsdækkende jernbanenet, som indgår i det danske TEN-T-net elektrificeres, som er jernbanenettet til Frederikshavn og Hirtshals. Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab foreslår derfor, at hele dette net undersøges med henblik på elektrificering, og at strækningen Fredericia-Aalborg undersøges som en samlet strækning for at sikre at Nordjylland også i fremtiden er koblet på hovedbanenettet.

Region Sjælland har peget på behovet for at forbedre sammenhængen mellem den regionale og statslige banebetjening blandt andet ved at skabe nye transportprodukter gennem at kunne køre på tværs af det statslige og regionale banenet og tilvejebringe ensartet lovgrundlag, således at elektrificering af regionsfinansierede banestrækninger kan undersøges, projekteres og anlægges.

Transportministeriet er enig i, at det er vigtigt at prioritere rækkefølgen af elektrificeringen, og dette vil indgå i det videre arbejde med prioriteringen af tiltag på området. For så vidt angår de regionsfinansierede banestrækninger vil det være op til regionerne selv at undersøge mulighederne for elektrificering af disse banestrækninger.

Køge Kommune støtter den planlagte elektrificering af jernbanestrækningen mellem Køge Nord og Næstved og tror på, at realiseringen af dette lovforslag kan medvirke til en mere moderne jernbane med en mere stabil drift, som samtidig gavner miljø og klima.

Dansk Industri mener, at elektrificering af hovedbanenettet er en forudsætning for, at Danmark kan få en moderne og effektiv jernbane. Elektrificeringen muliggør brug af standard elmateriel og er derfor vigtig i forhold til materielanskaffelsesstrategien.

Dansk Industri og **Esbjerg Kommune** finder, at det er vigtigt at elektrificeringen går hele vejen til Esbjerg Havn.



Dansk Erhverv støtter generelt, at samtlige hovedstrækninger i Danmark elektrificeres så snart det er økonomisk og praktisk muligt.

Arriva Danmark A/S finder det perspektivrigt, at der arbejdes på at elektrificere jernbanen. Det vil bl.a. betyde mulighed for indkøb af nyt materiel, hvor udbuddet af elmateriel er større og billigere i forhold til dieselmateriel, hvortil kommer miljø- og klimafordele ved elmateriel. Arriva har henvist til, at det vil være oplagt, når elektrificeringen af Esbjerg-Lunderskov er afsluttet, at indsætte nyt materiel på hele strækningen fra København til Esbjerg og Sønderborg, og at disse investeringer i nyt materiel kunne finansieres af jernbaneoperatøren f.eks. efter et udbud, således at det ikke behøver belaste den offentlige økonomi.

DB Schenker påskønner, at strækningen mellem Esbjerg og Lunderskov elektrificeres og håber, at elektrificeringen opfylder de behov, der også er for godsoperatørerne, dvs. at der elektrificeres ned til Esbjerg Havn.

Transportministeriet har noteret sig de mange positive bemærkninger omkring elektrificeringen og vil lade disse indgå i det videre transportpolitiske arbejde.

Med hensyn til Esbjerg Havn omhandler et aktuelt beslutningsgrundlag om godsspor til Esbjerg havn en istandsættelse af eksisterende havnespor og etablering af to nye læssespor. Projektet er gennemført i samarbejde med Esbjerg Havn og Esbjerg Kommune. I beslutningsgrundlaget er det anført, at det ikke er muligt at elektrificere på Esbjerg Havn på grund af høje tværgående transporter og af- og pålæsning med reachstackere. Endvidere vil det på grund af respektafstande ikke være muligt uden omfattende ændringer af eksisterende veje eller bygninger at elektrificere de eksisterende spor på havnen.

Havarikommissionen, Metroselskabet, Fredningsnævnet for Nordjylland (Sydøstlige del) og Esbjerg Havn har ikke bemærkninger til lovforslaget.

2.2. Gener i anlægsfasen

Dansk Industri og **DB Schenker** har peget på behovet for at minimere de gener for banetrafikken, herunder for godstrafikken, som elektrificering af delstrækninger vil give i anlægsfasen.

Dansk Industri opfordrer til, at Banedanmark holder en tæt dialog med togoperatørerne, og at spærringer i anlægsfasen koordineres i tæt samarbejde med disse.

DB Schenker har desuden peget på behovet for, at der tages hensyn til de perioder i 2014 og 2015, hvor godstrafikken ledes via Tønder/Bramming som følge af totalspærring mellem Vamdrup og Vojens.



Banedanmark er enig heri og vil holde en tæt dialog med togoperatørerne, således at nødvendige spærringer i anlægsfasen koordineres i tæt samarbejde med togoperatørerne.

2.3. Bemærkninger i øvrigt

Vejen Kommune har peget på en række konkrete forhold i tilknytning til den planlagte elektrificering af jernbanestrækningen på ca. 57 km, hvor ca. 26 km forløber i Vejen Kommune.

Banedanmark opfordrer Vejen Kommune til at gøre synspunkterne gældende i forhold til den proces, der er i gang for tiden vedr. VVM-arbejdet.

Friluftsrådet har peget på de gode muligheder, der er for at lade anlægsveje, der etableres i forbindelse med sporarbejdet, overgå til rekreative stier efter endt anlægsarbejde.

Banedanmark ser positivt herpå, hvis der kan blive enighed herom i samarbejde med de berørte kommuner. Elektrificeringsloven kan ikke i sig selv anvendes til at ekspropriere privates ejendom til sådanne formål.

Anlægsarbejdet i forbindelse med elektrificeringen vil i øvrigt være af begrænset omfang i forhold til anlæg af arbejdsveje.

Advokatsamfundet har foreslået, at det anførte i lovforslagets § 11, stk. 2, om "særlige personlige grunde" ændres til "personlige grunde", da Advokatsamfundet finder, at det ellers vil være for restriktivt i forhold til ejeren af ejendommen.

Banedanmark bemærker, at bestemmelsen kun kan anvendes, når der foreligger de særlige personlige grunde, som i øvrigt er nærmere beskrevet i bemærkningerne, idet det ikke har været hensigten, at byggelinjer i alle tilfælde skulle udløse en ret til statslig overtagelse.

3. Lovforslaget

Det fremsatte lovforslag svarer med enkelte redaktionelle ændringer og præciseringer til det lovforslag, der blev sendt i høring.

Bilag 1

Udkast til lovforslag blev den 12. december 2012 sendt i høring hos:

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

banedanmark



Faxe Kommune

Fredningsnævnet for Nordjylland, syd-østlig del

Fredningsnævnet for Syddjylland, nordlig del

Fredningsnævnet for Syddjylland, sydlig del

Fredningsnævnet for Sydsjælland, Møn, Lolland, Falster

Fredningsnævnet for Østsjælland

Friluftsrådet

Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane

Hector Rail AB

HK Trafik & Jernbane

Hovedstadens Lokalbaner A/S, Gammel Køge Landevej 3, 2500, Valby

Jernbanernes Arbejdsgiverforening, HTS Handel, Transport og Service,

Kolding Kommune

Kommunernes Landsforening

Køge Kommune

Køge museum

Lemvigbanen

Lokalbanen A/S

Metroselskabet

Metro Service A/S

Midtjyske Jernbaner

Midttrafik

Movia

Museerne.dk

Museet på Koldinghus

banedanmark



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 Lokalbaner 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