

NOTAT

Dato 25. marts 2014
J. nr. 2013-4974

Høringsnotat vedr. L 172 Forslag til lov om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbanerne og L 173 Forslag til om ændring af lov om jernbane

1. Hørte myndigheder og organisationer

Et udkast til Forslag til Lov om en moderne jernbane og ændring af lov om jernbane blev den 27. januar 2014 sendt i høring hos de i bilag 1 nævnte myndigheder og organisationer. Lovforslaget har desuden været offentliggjort på høringsportalen.

Lovforslaget er efterfølgende af lovtekniske grunde opsplittet i to lovforslag, Forslag til lov om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbanerne og Forslag til lov om ændring af lov om jernbane. Der er tale om samme materielle regulering. De to lovforslag fremsættes samtidig og nærværende høringsnotat omfatter begge lovforslag.

Høringsfristen udløb d. 24. februar 2014. Transportministeriet har modtaget 36 høringssvar, som er vedlagt som bilag til høringsnotatet.

Transportministeriet har modtaget høringssvar fra:

- Assens Kommune
- Billund Kommune
- Dansk Byggeri
- Dansk Energi
- Dansk Handicap Forbund
- Danske handicaporganisationer
- Dansk Industri
- Dansk Ledningsejerforum
- Danske Regioner
- DB Schenker Rail
- DSB
- Fredensborg Kommune
- Frederikshavn Kommune
- Gadsbørg Lokalforsamling



- Hedensted Kommune
- Herning Kommune
- Hjørring Kommune
- Holstebro Kommune
- Horsens Kommune
- Københavns Kommune
- Middelfart Kommune
- Randers Kommune
- Region Midtjylland
- Rigsrevisionen
- Rudersdal Kommune
- Silkeborg Kommune
- Skanderborg Kommune
- Struer Kommune
- Sønderborg Kommune
- SF's byrådsgruppe i Vejle
- Vejle Kommune
- Viborg Kommune
- Aalborg Kommune
- Aarhus Kommune
- Stig Døssing
- Lena Frost

Advokatsamfundet, Metroselskabet I/S og Rudersdal Kommune har meddelt, at de ikke har bemærkninger til lovforslaget.

I det følgende gennemgås de væsentligste emner fra de indkomne høringssvar. Høringssvarene er gennemgået i hovedtræk, og derfor er alle forhold i hørings-svarene ikke kommenteret.

Transportministeriets bemærkninger er anført med kursiv.

2. Høringssvarene

Assens Kommune anfører, at man er positiv over for lovforslaget og særligt den nye højhastighedsbane over Vestfyn. De opfordrer i den sammenhæng til dialog vedr. linjeføringen specielt i forhold til beboere i landsbyen Skallebølle. Assens kommune opfordrer desuden til, at de eksisterende stationer på Vestfyn opretholdes.

Transportministeriet kan hertil anføre, at inddragelse af borgere i forhold til linjeføring mv. vil ske som en del af VVM-processen, og at der i videst muligt omfang vil blive taget hensyn til borgerne.

Billund Kommune er positiv overfor banebetjeningen af Billund Lufthavn og ser frem til at samarbejde med Trafikstyrelsen i processen om linjeføring mv.



Man ser gerne, at der skabes direkte forbindelse mellem lufthavnsforbindelse og Herning.

Side 3/12

Transportministeriet noterer sig kommunens bemærkninger og kan desuden bemærke, at der ikke med Togfonden er truffet aftale om de konkrete, fremtidige køreplaner. Spørgsmål omkring betjening, herunder direkte forbindelser, indgår således i fremtidige trafikkontrakter med den eller de togoperatører, der skal betjene anlæggene.

Dansk Byggeri finder, at to måneders fristen i forslagens § 23 b, stk. 2, for transportministeren til at tage stilling til, om der skal nedlægges forbud, efter at en kommune har indberettet, at der er ansøgt om tilladelse til et byggeri, der berøres af et kommende anlæg, er for lang.

Transportministeriet har tilføjet i bemærkningerne til Forslaget til lov om ændring af lov om jernbane, at det tilstræbes hurtigst muligt at tage stilling til, om der skal nedlægges forbud efter en kommunes indberetning.

Dansk Energi ønsker en præcisering af, at rettighedshavere, der har kabler liggende i jorden uden at ligge på gæsteprincippet, bevarer denne status, selv om der pålægges byggelinjer og at projekteringsmyndigheden vil skulle bekoste ledningsomlægninger. Dansk Energi ønsker endvidere præciseret, at pålæg af byggelinjer ikke er ikke hinder for, at netselskaberne kan udføre løbende vedligeholdelses- og reparationsarbejder og – om nødvendigt lave netforstærkning og/eller netudbygning.

Transportministeriet kan bekræfte, at pålæg af byggelinjer ikke berører spørgsmålet om en ledning ligger på gæsteprincippet eller ej. For så vidt angår vedligeholdelse og reparation af ledninger skal det ske på samme vilkår som ved anden anmodning om grave- og rådighedstilladelse. Hvis netselskaberne ønsker at lave forstærkninger eller udbygning af ledningerne, og ledningerne ikke ligger på gæstevilkår, vil det komme an på en konkret overvejelse om, hvorvidt de planlagte forstærkninger eller udbygninger vil kunne medføre en fordyrelse af en senere udvidelse af jernbanen. Dette er hele begrundelsen for at lægge byggelinjer.

Dansk Handicapforbund anfører, at det er vigtigt, at sikre tilgængelighed i lovforslaget. De opfordrer til bindende krav om moderne handicaptilgængelighed, således der i udbudsmaterialet – også når det gælder materielindkøb – stilles krav om en fremtidssikret tilgængelighed. Dansk Handicapforbund henviser desuden til, at en efterlevelse af EU's TSI PRM direktiv ikke skaber tilstrækkelig og moderne handicaptilgængelighed.

Det fremgår, af regeringens handicappolitiske handlingsplan for 2013 "Et samfund for alle" at regeringen vil arbejde for, at hensynet til mennesker med handicap inddrages ved nyanskaffelse af tog, ved væsentlige stations- og peronændringer og ved nyanlæg i forbindelse med realiseringen af Togfonden.



Dette kan eksempelvis i praksis ske gennem et tilgængelighedspanel, tilgængelighedskonsulenter eller lignende, der skal følge projekterne og drøfte tilgængelighedsløsninger.

Danske Handicaporganisationer anfører, at der med lovforslaget også sikres et tilgængelig og sammenhængende transportsystem, der giver mulighed for spontantilgængelighed for personer med handicap. I relation til indkøb af nye tog og flere vogne til eksisterende tog samt anlæg og ombygning af nye stationer/platforme bør det sikres, at der stilles krav til tilgængelighed. Desuden opfordres der til, at der sker en inddragelse af repræsentanter for handicaporganisationerne i forbindelse med gennemførelse af lovforslaget.

Transportministeriet ser positivt på at inddrage repræsentanter for handicaporganisationerne og vil gerne gøre brug af et tilgængelighedspanel, tilgængelighedskonsulenter eller lignende som kan følge projekterne i Togfonden. Der henvises i øvrigt til Transportministeriets bemærkninger til Dansk Handicapforbund.

Dansk Industri lægger stor vægt på, at man i forbindelse med projekteringen så vidt muligt søger at undgå at vælge linjeføringer etc., der indebærer, at konkrete virksomheder påvirkes negativt. Desuden opfordrer de til, at der tages hensyn til virksomheder og grundejere i forbindelse med pålæg af byggelinjer samt at byggelinjerne kun pålægges i så kort en periode som muligt. Dansk Industri påpeger endvidere behovet for at have fokus på at minimere de trafikale gener i såvel anlægsfasen, som når de nye anlæg er færdige.

Transportministeriet takker for bemærkningerne og kan bekræfte, at der i videst muligt omfang vil blive taget hensyn til grundejere og virksomheder i såvel det videre projekteringsarbejde samt i spørgsmålet om eventuel pålæg af byggelinjer. Fsva de trafikale gener vil Transportministeriet naturligvis have fokus på at minimere disse gener, og emnet vil i behørigt omfang blive belyst i VVM-redegørelserne for de konkrete anlægsprojekter.

Dansk Ledningsejerforum anfører, at det bør fremgå af afsnittet om økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet, at der forventes betydelige omkostninger for ledningsejerne til flytning af ledninger som følge af projekterne. Dansk Ledningsejerforum finder endvidere, at det bør fremgå, at ledningsejerne bør inddrages så tidligt som muligt.

Transportministeriet er enig i betragtningerne og har tilrettet bemærkningerne til Forslag til lov om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbanerne i overensstemmelse hermed.

Danske Regioner stiller sig positivt over for lovforslaget og ser særligt frem til forbedrede forudsætninger for vækst og udvikling i alle dele af landet som følge af den øgede mobilitet.



Transportministeriet takker for bemærkningerne.

Side 5/12

DB Schenker Rail gør opmærksom på, at det er vigtigt, at gennemførelse af lovforslaget ikke skaber hindringer for afviklingen af godstrafikken.

Transportministeriet noterer sig bemærkningerne og kan desuden anføre, at der i Togfonden DK har været et særligt fokus på at styrke godstrafikken i Danmark. Det sker blandt andet ved gennemførelse af en analyse om fremme af gods på banen samt en styrkelse af Ny Ellebjerg Station. De forudsatte gradienter på nyanlæggene er endvidere i overensstemmelse med de TSI-krav, der gælder i EU-reguleringen af området.

DSB bemærker, at de vil være opmærksomme på, hvorledes bestemmelserne om byggelinjer og byggelinjepålæg fortolkes i forhold til deres ejendomme.

Transportministeriet noterer sig bemærkningerne.

Fredensborg Kommune er positive over for opgraderingen af strækningen Østerport-Helsingør, som indgår i Togfonden DK. Kommunen ser gerne, at strækningen også forbedres med hensyn til rettidighed og frekvens.

Transportministeriet takker for bemærkningerne.

Frederikshavn Kommune lægger vægt på, at Vendsyssel ikke kobles af udviklingen og at der gennemføres investeringer i landsdelen, som sikrer tidsvarende jernbanedrift. Kommunen ønsker desuden, at der etableres dobbeltspor mellem Aalborg og Frederikshavn, at Frederikshavn st. opgraderes og at Skagensbanen på sigt elektrificeres.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at de massive investeringer, der gennemføres med Togfonden kommer også Vendsyssel og hele Nordjylland til gavn ikke mindst i form af elektrificeringen op gennem Nordjylland til Frederikshavn. Kommunens ønsker vedr. dobbeltspor, Frederikshavn st. og Skagensbanen indgår ikke i Togfonden DK.

Gadbjerg Lokalråd anfører, at de gerne ser, at man genåbner Gadbjerg st.

Transportministeriet skal hertil anføre, at genåbning af Gadbjerg st. ikke indgår som en del af Togfonden DK. Stationsstrukturen i Danmark er undersøgt af Trafikstyrelsen, som for nylig har offentliggjort en rapport herom.

Hedensted Kommune anfører, at de ikke er positivt stemt over for den nye bro over Vejle Fjord. Desuden ønsker Hedensted Kommune, at der bliver taget hensyn til borgere, som berøres af linjeføringen i projekterne i Togfonden DK.

Transportministeriet skal hertil anføre, at den nye bro over Vejle Fjord er en central del af Timemodellen og en forudsætning for, at det i fremtiden vil væ-



re muligt at lave en køreplan med prioriterede korrespondancer, som gør, at ikke kun hovedstrækningerne, men også rejsende fra de tilstødende regionalstrækninger får andel i de markante rejsetidsgevinster, der følger af Time-modellen og Togfonden. Transportministeriet kan bekræfte, at der i videst muligt omfang vil blive taget hensyn til berørte borgere, og anfører desuden, at lovforslaget giver hjemmel til fremrykket ekspropriation i særlige tilfælde.

Herning Kommune er positive over for lovforslaget og bemærker, at flere af projekterne i Togfonden i særlig grad gavner Herningområdet.

Transportministeriet takker for bemærkningerne.

Hjørring Kommune ønsker, at Nordjylland får størst mulig fordel af Time-modellen og lægger vægt på, at Vendsyssel ikke kobles af udviklingen på jernbanen. Hjørring Kommune ønsker dobbeltspor mellem Aalborg og Frederikshavn, et standsningssted i Hjørring Øst samt fokus på stationsområdet på Hjørring st.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at de massive investeringer, der gennemføres med Togfonden, kommer også Vendsyssel og hele Nordjylland til gavn ikke mindst i form af elektrificeringen op gennem Nordjylland til Frederikshavn. Kommunens ønsker vedr. dobbeltspor og stationerne indgår ikke i Togfonden.

Holstebro Kommune ser gerne, at muligheden for at genåbne Tvis st. undersøges i forbindelse med projektet om øget banekapacitet mellem Herning og Holstebro.

Transportministeriet skal hertil anføre, at en genåbning af Tvis st. ikke indgår som en del af Togfonden DK. Stationsstrukturen i Danmark er undersøgt af Trafikstyrelsen, som for nylig har offentliggjort en rapport herom.

Horsens kommune byder opgraderingen af banen i Østjylland velkommen, men vil gerne inddrages i den videre proces af hensyn til berørte naturområder, vejforbindelser m.m.

Transportministeriet takker for bemærkningerne. Kommunen bliver inddraget ifm. VVM-undersøgelser for togfondsprojekterne i området.

Københavns Kommune ser positivt på udbygning ved Ny Ellebjerg st., men foreslår at der etableres en tunnel i stedet for en flyover vest for stationen. Det skyldes hensyn til bl.a. støj for områdets beboere. For så vidt angår nye personer på stationen, så bør der også indtænkes gangtunneller i løsningen, som er brede nok til banevogne, cykler m.fl. I øvrigt støtter kommunen lovforslagets muligheder for fremrykket ekspropriation.



Med aftalen om Togfonden DK er der afsat finansiering på 350 mio. kr. til etablering af en niveaufri skæring ved Ny Ellebjerg Station. En alternativ løsning med en tunnel-udfletning vurderes at være markant dyrere, og indgår derfor ikke som en løsningsmulighed. Etableringen af nyanlæg på Ny Ellebjerg Station - herunder f.eks. gangtunneller – vil følge de normer der gælder for sådanne anlæg.

Middelfart Kommune støtter den nye bane på Vestfyn, men ønsker at blive taget med på råd ift. natur og industri i området. Desuden ønsker kommunen, at den nuværende betjening med IC-tog af Middelfart opretholdes.

Transportministeriet takker for bemærkningerne. Kommunen bliver inddraget ifm. VVM-undersøgelser for togfondsprojekterne i området. Den nye højhastighedsbane forventes ikke at bevirke reduceret IC-betjening på Østfyn, idet den samlede banekapacitet udvides.

Randers Kommune støtter togfondsprojekterne, herunder perspektiver for en mere Co2-venlig transportform. Kommunen ønsker dog, at lovforslaget nærmere redegøre for hvilke målsætninger, der skal være for togproduktion i Danmark. Kommunen finder, at kombinationen af diesel og elektromotorer er hensigtsmæssig.

Transportministeriet takker for bemærkningerne. Togfondaftalen omhandler anlægsmæssige tiltag og er ikke en togmaterielplan. Anskaffelse af nyt materiel indgår i en kommende kontrakt med DSB fra 2015.

Region Midtjylland støtter togfondsprojekterne og lovforslaget, herunder regionalbaneopgraderingerne og timemodelsystemet. En ny bane mellem Aarhus og Silkeborg vil forbinde vækstområderne i Region Midtjylland.

Transportministeriet takker for bemærkningerne, og er enig i, at en ny bane Aarhus-Galten-Silkeborg vil afkorte rejsetiden mellem vækstområder i Region Midtjylland.

Rigsrevisionen finder ikke, at det fremgår tydeligt nok af lovforslaget, hvornår i et projektforløb, der kan pålægges byggelinjer.

Transportministeriet har på baggrund af Rigsrevisionens bemærkninger tilrettet bemærkningerne til Forslag til lov om ændring af lov om jernbane, således at det fremgår klarere, hvilke forhold, der indgår i vurderingen af, hvornår i et projektforløb bestemmelserne om byggelinjer og fremrykket ekspropriation kan finde anvendelse.

Silkeborg kommune støtter lovforslaget, men ønsker en tosporet elektrificeret baneløsning mellem Aarhus og Silkeborg. Hertil kommer sikring af overkørsler i området, en ny baneshunt ved Langå og en videreførsel af letbanen fra Aarhus-området.



Transportministeriet kan oplyse, at der er sat en forundersøgelse i gang på strækningen Aarhus-Galten-Silkeborg med henblik på at afklare det trafikale behov samt evt. linjeføringsmuligheder i området. En elektrificeret jernbane-forbindelse Aarhus-Silkeborg vil medføre et uhensigtsmæssigt togskifte i Silkeborg, og indgår derfor ikke i planerne. En baneshunt ved Langå har været undersøgt, og vurderes ikke hensigtsmæssig, da den dels vil være uforholdsmæssig dyr sammenlignet med passagerfordelene ved en sådan shunt, dels vil flytte stationen i Langå væk fra byen, og dermed reducere passagergrundlaget.

Skanderborg Kommune ønsker, at togfondsprojektet med en ny bane mellem Aarhus-Galten-Silkeborg indgår i lovforslaget. Kommunen er dog tilfreds med perspektiverne for en ny bane mellem Hovedgård og Hasselager, men ønsker projektet fremmet mest muligt af hensyn til området. Endvidere noterer kommunen med tilfredshed hastighedsopgraderingen mellem Skanderborg-Skjern.

Transportministeriet takker for bemærkningerne, idet det bemærkes, at muligheden for en ny bane mellem Aarhus-Galten-Silkeborg først skal undersøges nærmere med henblik på en stillingtagen til efterfølgende VVM-undersøgelser. Projektet indgår ikke i lovforslaget

Struer kommune støtter lovforslaget og ikke mindst den øget banekapacitet mellem Herning og Holstebro.

Transportministeriet takker for bemærkningerne.

Sønderborg Kommune er utilfreds med, at der ikke kommer timedrift til byen, som kunne have stor betydning for at flytte flere bilister over i den kollektive trafik.

Med aftalen om Togfonden sker der en opgradering af strækningen mellem Tinglev og Sønderborg, lige som hele Sønderjylland får gavn af baneforbedringer, som gør at rejsetiden på længere rejser f.eks. til Odense eller København reduceres væsentligt. Med Togfonden DK reduceres rejsetiden Sønderborg – København således fra de nuværende 3 timer og 41 minutter til 2 timer og 47 minutter – altså en reduktion med næsten én time.

Vejle Kommune ønsker ikke en banebro over Vejle Fjord, og ønsker i den forbindelse bl.a. dokumentation for passagergrundlaget samt mulighederne for en tunnelloøsning. Kommunen er dog tilfreds med en banebetjening af bl.a. Billund Lufthavn. Afslutningsvis finder kommunen det vigtigt, at de berørte borgere bliver behandlet i overensstemmelse med retsbeskyttelsesprincipper.

Transportministeriet takker for bemærkningerne. Der er tidligere fremsendt et grundigt svar til kommunen om broens betydning for bl.a. øget passager-tal, rejsetidsgevinster samt øget banekapacitet på stationen i Vejle. Broen er



således også en central forudsætning for, at det i fremtiden vil være muligt at lave en køreplan med prioriterede korrespondancer, som gør, at ikke kun hovedstrækningerne, men også rejsende fra de tilstødende regionalstrækninger får andel i de markante rejsetidsgevinster, der følger af Timemodellen og Togfonden. Med Timemodellen bliver Vejle et trafikalt knudepunkt – som en prioriteret korrespondance – fremover betjent med ét af de tre Superlyntog, der hele tiden kører mellem landsdelene i timedrift.

Pålæg af byggelinjer sker for at sikre projektet mod eventuelle fordyrelser, men giver samtidig de berørte ejere nogle muligheder for at få overtaget deres areal mod erstatning og der indføres mulighed for at påklage transportministerens afgørelse til ekspropriations- og taksationsmyndighederne. Fremrykket ekspropriation er en mulighed for borgere, der berøres særligt indgribende af projekteringen, og som af særlige personlige grunde, ønsker at komme af med deres ejendom tidligt i processen.

SF's byrådsgruppe i Vejle, v. Lone Myrhøj, ønsker ikke nogen togbro over Vejle Fjord af hensyn til naturen i området, men såfremt der skal bygges en bro ønskes hurtig afklaring af byggelinjer mhp. ekspropriation. Desuden ønskes der en jernbane til Billund Lufthavn og en udbygning af Vejle st.

Med Togfondaftalen er der besluttet en banebro over Vejle Fjord, og i Forslaget til ændring af lov om jernbane indgår muligheden for fremrykket ekspropriation. Som en del af Togfondaftalen indgår en baneforbindelse til Billund Lufthavn samt en pulje til flere parkeringspladser ved Super-lyn stationerne. Vejle St. er en af disse.

I øvrigt henvises til besvarelsen af Vejle Kommunes høringssvar.

Viborg Kommune finder det positivt, at der med Togfonden sker en opgradering af regionalbanerne. På strækningen mellem Viborg og Aarhus ønsker kommunen en shunt ved Langå og partielle spor og udretning af sving mellem Langå og Viborg.

Transportministeriet takker for bemærkningerne.

Aalborg Kommune støtter lovforslaget og de nye jernbaneanlæg i Østjylland op mod Aalborg. På strækningen Aarhus-Aalborg og Aalborg-Frederikshavn ønskes den størst mulige hastighedsopgradering. Der ønskes helt konkret en tunnelløsning – og ikke som foreslået af Banedanmark en brokonstruktion – ved nedlæggelsen af overkørselen ved Svenstrup. Kommunen støtter i øvrigt forslaget om, at der indføres en generel hjemmel i jernbaneloven om pålæg af byggelinjer, idet der således skabes en ensretning ift. vejloven

Transportministeriet takker for bemærkningerne.



Aarhus Kommune støtter Togfondens projekter, herunder planerne om en ny bane mellem Aarhus-Galten-Silkeborg samt hastighedsopgraderingerne mellem Skanderborg og Silkeborg og videre til Herning og Holstebro. Banekapaciteten mellem Silkeborg og Holstebro bør dog også opprioriteres. Det samme gælder behovet for at fremme en Kattegatforbindelse og transporten mellem Aarhus og København samt en direkte togforbindelse fra Aarhus til Billund Lufthavn. Yderligere ønskes statens tilsagn om medfinansiering af en yderligere udbygning af letbanen i Aarhus-området. I forhold til det baneanlæg mellem Hovedgård og Hasselager skaber projektet usikkerhed hos de berørte borgere, fordi projektet ikke er endelig besluttet. Der er behov for en afklaring af projektet hurtigst muligt.

Transportministeriet takker for bemærkningerne. For så vidt angår Hovedgård-Aarhus vil der med muligheden for fremrykket ekspropriation blive forsøgt skabt størst mulig tryghed under projektafklaringen.

Aftalen om Togfonden DK indeholder ikke tilsagn om finansiering af yderligere letbaneetaper. En stillingtagen hertil vurderes mere hensigtsmæssigt at kunne tages op, når erfaringerne med anlægget af letbanens etape 1 kendes.

For så vidt angår en eventuel kommende Kattegatforbindelse bemærkes det, at beregninger på Landstrafikmodellen har vist, at etableringen af Timemodellen ikke har nævneværdig betydning for økonomien i en evt. brugerfinansieret Kattegatforbindelse.

Stig Døssing mener ikke, at ministeren kan bemyndiges til at projektere en ny bro over Vejle Fjord, da en bro vil kollidere med landskabsfredninger og kystlinjefredninger.

Transportministeriet skal hertil anføre, at der på baggrund af Forslag til lov om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbanerne vil blive udarbejdet en VVM-redegørelse for en ny jernbane over Vejle Fjord, og i den forbindelse vil der blive redegjort for forslagets miljøkonsekvenser, og der vil også blive taget stilling til bevaringsværdige hensyn i relation til det pågældende projekt. Bemyndigelsen til at projektere dette anlæg kolliderer således ikke med fredninger m.v.

Lena Frost har henvendt sig, fordi hendes bolig formentlig bliver berørt af den nye bro over Vejle Fjord. Boligen var planlagt solgt, men er pga. den forelåede linjeføring vanskelig at sælge.

Transportministeriet anerkender, at der desværre ved større anlægsprojekter er borgere, der bliver berørt. Forslaget til lov om ændring af lov om jernbane indeholder hjemmel til, at der i særlige tilfælde kan ske fremrykket ekspropriation. Fremrykket ekspropriation er en mulighed for borgere, der berøres



særligt indgribende af projekteringen, og som af særlige personlige grunde ønsker at komme af med deres ejendom tidligt i processen.

Side 11/12

3. Lovforslaget

Som nævnt i indledningen, er det lovforslag, der har været sendt i høring, efterfølgende af lovtekniske grunde opsplittet i to lovforslag, Forslag til lov om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbanerne og Forslag til lov om ændring af lov om jernbane. Der er tale om samme materielle regulering.

De to lovforslag er tilrettet i overensstemmelse med det ovenfor anførte.

Herudover er der alene foretaget andre mindre justeringer i lovforslagene.



Bilag 1

Høringsliste udkast til lovforslag om en moderne jernbane og om ændring af lov om jernbane

Side 12/12

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-Brandeborg 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, Aabenraa Kommune, Aalborg Kommune og Aarhus Kommune.