

Lovforslag nr. L 46. Fremsat den 20. oktober 2004 af trafikministeren (Flemming Hansen)

Forslag

til

Lov om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

§ 1. Trafikministeren bemyndiges til at projektere en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød med et ekstra spor.

§ 2. Trafikministeren kan pålægge byggelinier, når det er nødvendigt for at sikre en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød med et ekstra spor. Byggelinier kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggeliniepålægget kan ved et nyt pålæg forlænges med indtil 10 år ad gangen.

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

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

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

§ 4. Trafikministeren skal i stedlige blade offentliggøre byggeliniepålæg efter § 2. Trafikministeren skal sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

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

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

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

Stk. 5. Forinden byggearbejder iværksættes på en ejendom, hvorpå der er pålagt byggelinier i henhold til § 2, skal bygherren indhente oplysning hos trafikministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggeliniepålægget.

§ 5. Hvis ejeren af et areal, der er pålagt byggelinier efter § 2, 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 trafikministeren overtager arealet mod erstatning.

Stk. 2. Ejeren af et areal, der i ikke uvæsentligt omfang er pålagt byggelinier efter § 2, kan på ethvert tidspunkt desuden kræve, at trafikministeren overtager arealet mod erstatning, når byggelinierne hindrer afhændelse af arealet, og ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

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

Stk. 4. Afslår trafikministeren ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der ikke enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage trafikministerens afgørelse til de i §§ 57-58 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder. Taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes og fastsætter erstatning for arealets overtagelse efter reglerne i § 51 i lov om offent-

lige veje. Ved taksationsmyndighedernes behandling finder bestemmelserne i §§ 59-62 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse.

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

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

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

§ 7. Trafikministeren kan bemyndige Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger eller andre myndigheder under Trafikministeriet til at udøve ministerens beføjelser i denne lov.

§ 8. Loven træder i kraft den 1. januar 2005.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovforslaget indebærer, at trafikministeren bemyndiges til at projektere en udbygning af den enkeltsporede strækning på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød med et nyt 2. spor på hele eller dele af strækningen. Som bilag til lovforslaget er medtaget et kort over den eksisterende jernbanestrækning mellem Lejre og Vipperød.

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

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

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

2. Baggrunden for lovforslaget

Kapaciteten på den enkeltsporede delstrækning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød er i dag fuldt udnyttet i myldretiderne.

Den enkeltsporede strækning mellem Lejre og Vipperød giver jævnligt problemer for togtrafikken. Det skyldes, at togene kun kan passere hinanden på stationerne. Her må togene holde og vente på modkørende tog. Er et tog forsinket, udbredes forsinkelsen hurtigt til hele banen og derefter til andre tilstødende baner. Forsinkelser har ikke kun betydning for bagvedkørende tog og korresponderende busser og tog, men også for tog, der kører i den modsatte retning. Det går ud over regulariteten og præcisionen. Dertil kommer, at

rejsetiderne i dag forlænges på grund af køreplanlagt ventetid på stationerne. De mange krydsninger gør det også svært at udarbejde en publikumsvenlig køreplan.

Der har fra amtsbanen, som kører mellem Slagelse og Tølløse (Høng – Tølløse Jernbane), været ønske om at fortsætte nogle af togene til Holbæk henholdsvis lade tog udgå herfra. Dette er ikke muligt med den nuværende banekapacitet.

2.1. Gennemførte undersøgelser

I 1980 vedtog Folketinget en anlægslov med henblik på at gennemføre en udbygning af banestrækningen mellem Lejre og Holbæk, jf. lov nr. 214 af 30. maj 1980 om udbygning af banestrækningen mellem Lejre og Holbæk. I henhold til denne lov blev der anlagt et 2. spor på delstrækningen mellem Vipperød og Holbæk i første halvdel af 1980'erne. Sporet blev taget i brug i 1987.

Efter vedtagelsen af 1980-loven er der sket en betydelig udvikling i kravene til undersøgelser af større anlægsarbejders trafikale og miljømæssige konsekvenser, ligesom der stilles større krav til inddragelsen af offentligheden. På den baggrund findes det hensigtsmæssigt at fremsætte et særskilt lovforslag om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

Banestyrelsen (nu Banedanmark) gennemførte i 1998 en indledende projektering af anlæg af et 2. spor på den 20,4 km lange delstrækning mellem Lejre og Vipperød. Undersøgelserne er dokumenteret i rapporten »Projekt udbygning af strækningen Roskilde – Holbæk«, december 1998. Etablering af 2. sporet på strækningen var på daværende tidspunkt forudsat udført i henhold til bemyndigelsen i lov nr. 214 af 30. maj 1980 om udbygning af banestrækningen mellem Lejre og Holbæk.

Banestyrelsen gennemførte i 2002 en opdatering og præcisering af projektgrundlaget fra 1998, herunder en nærmere undersøgelse af mulighederne for opgradering af strækningshastigheden og etapevis udbygning.

Banestyrelsen konkluderede, at en udbygning med dobbeltspor på hele eller dele af strækningen mellem Lejre og Vipperød og en samtidig opgradering til 160 km/t umiddelbart vil give forbedringer som:

- Kapacitet til at køre flere tog, hvilket også vil være en fordel for amtsbanen mellem Slagelse og Tølløse.
- Mulighed for kortere rejsetider og bedre regularitet.
- Mulighed for at udarbejde bedre køreplaner og løbende at tilpasse disse til nye krav.

Med et fuldt udbygget dobbeltsporsanlæg kan antallet af tog mellem København og Holbæk øges fra de nuværende tre tog i timen i myldretidsretningen til seks til otte tog i timen afhængig af bl.a. togenes hastighed og deres standsningsmønstre. En så intensiv betjening vurderes der dog ikke at være grundlag for, og denne forhindres også af kapaciteten på tilstødende strækninger og banegårde. Der er således kun baggrund for at indsætte flere tog på Nordvestbanen, hvis der samtidig kan skabes plads til togene på strækningen mellem Roskilde og København.

En samtidig opgradering til 160 km/t vil give en rejsetidsreduktion på strækningen mellem Roskilde og Holbæk på tre til fire minutter. Hertil kommer, at den indlagte tid for krydsninger med modkørende tog kan sløjfes.

2.2. Etapevis udbygning

Der er i forbindelse med de under pkt. 2.1. beskrevne undersøgelser undersøgt fem muligheder for etablering af dobbeltspor på den enkeltsporede strækning mellem Lejre og Vipperød i sin helhed eller på dele heraf:

Lejre - Hvalsø	en 7,5 km lang delstrækning
Hvalsø - Tølløse	en 6,3 km lang delstrækning
Tølløse - Vipperød	en 6,6 km lang delstrækning
Lejre - Tølløse	en 13,8 km lang delstrækning
Lejre - Vipperød	en 20,4 km lang strækning

De fem udbygningsforslag giver tilsammen ni forskellige løsningsmuligheder for etapevis, henholdsvis fuld udbygning. Det foreslås, at alle udbygningsmulighederne undersøges nærmere, da der kun er foretaget en indledende kapacitetsvurdering af de enkelte kombinationsmuligheder. Hvilke fordele, der er indeholdt i en fuld udbygning, etapevis udbygning eller udbygning af én eller flere af de mulige delstrækninger, afhænger bl.a. af de køreplaner, der i fremtiden forudsættes afviklet på sporanlægget.

På baggrund af ovenstående bør der som led i den nærmere projektering gennemføres mere detaljerede undersøgelser af forudsætningerne for realisering af

forskellige køreplanskitser samt en vurdering af den samfundsmæssige rentabilitet af de forskellige udbygningsmuligheder, før der i forbindelse med en eventuel anlægslov træffes beslutning om én bestemt udbygningsløsning.

2.3. Udførelsesperiode for anlægsarbejdet

Der er i 1998 udarbejdet en hovedtidsplan for et fuldt udbygget dobbeltsporsanlæg på strækningen Lejre - Vipperød. Som forudsætning er det lagt til grund, at visse anlægsarbejder igangsættes sideløbende med udarbejdelse af hovedprojekt og udbudsmateriale for andre anlægsarbejder. På baggrund heraf skønnes den samlede udførelsesperiode for anlægsarbejdet at udgøre 7½ år.

3. Passagergrundlag

Der er i dag knap 11.000 passagerer på hverdage på strækningen mellem Holbæk og Roskilde. De fleste er bolig- arbejdsstedsrejsende og uddannelsessøgende. Passagertallet har de seneste år ligget forholdsvis konstant på mellem 3,5 og 3,7 mio. rejsende på strækningen årligt.

Det skal i forbindelse med undersøgelserne vurderes, hvor stort en passagertilvækst, som en realistisk udvidelse og forbedring af togbetjeningen i forbindelse med en kapacitetsudbygning kan give. I den forbindelse skal der foretages en nærmere undersøgelse af det aktuelle potentiale for overflytning af persontransport fra vej til bane, herunder om der ved en kombination af tiltag som flere tog, bedre regularitet og kortere rejsetider er et vist potentiale for overflytning af især bolig- og arbejdsstedsrejser fra privatbil til jernbane.

4. Arealbehov

De indledende undersøgelser af de lokale terræforhold har vist, at det nye 2. spor bør placeres på syd-siden af det nuværende spor på strækningen mellem Lejre og Hvalsø og på nordsiden af det nuværende spor på strækningen mellem Hvalsø og Vipperød. Til brug for udbygning af baneanlægget vil det være nødvendigt at ekspropriere en arealstribe på omkring 7 - 15 m parallelt med det eksisterende spor på den side af banen, hvor det nye spor anlægges. Det kan desuden blive nødvendigt også at erhverve en smal arealstribe på den modsatte side for at sikre, at anlægget får en tilstrækkelig bredde.

På stationerne er der de fleste steder tilstrækkelig areal til rådighed for de nødvendige ud- og ombygninger på de nuværende banearaler.

Som led i den nærmere projektering indgår undersøgelser af nedlæggelse af de fem resterende jernba-

F. t. I. vedr. Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød

neoverkørsler på strækningen såvel ved etapevis som ved fuld udbygning. Den nærmere udformning og placering af erstatningsanlæg fastlægges i samarbejde med de berørte kommuner. Det skal således vurderes, om der skal eksproprieres arealer til brug for anlæg af nye over- eller underføringer, parallelveje m.v.

Reservationerne af de til brug for udbygning af jernbanestrækningen fra amtsgrænsen til Vipperød nødvendige anlægsområder er optaget som retningslinie i Regionplan 2001-2012 for Vestsjællands Amt. I Regionplan 2001 for Roskilde Amt er der under retningslinier for Kollektiv Trafik optaget en bemærkning om planer for et ekstra spor mellem Lejre og amtsgrænsen.

5. Pålæg af byggelinier og forlods overtagelse

Erhvervelse af arealer finder normalt først sted i umiddelbar tilknytning til jernbaneanlægsarbejds påbegyndelse.

Med lovforslaget gives mulighed for pålæg af byggelinier for at sikre en senere gennemførelse af baneanlægget, herunder sikre at der ikke påføres anlægget urimelige udgifter.

Byggelinierne vil således sikre gennemførelsen af det baneanlæg, der er under projektering, mod fordyrelser eller i yderste konsekvens umuliggørelse. Byggelinierne er tidsbegrænset til 10 år, men der kan træffes en ny beslutning om byggeliniepålæg, hvis byggelinier ønskes opretholdt.

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

De foreslåede bestemmelser om byggeliniepålæg vurderes således samlet at give de berørte borgere og erhvervsvirksomheder en tilfredsstillende retsstilling svarende til forholdene i forbindelse med projektering af vejanlæg.

De bestemmelser, der med lovforslaget indføres om pålæg af byggelinier og retsvirkningerne heraf, svarer til de bestemmelser om pålæg af byggelinier, der findes i §§ 34-38 og 42 i lov om offentlige veje, med de forskelle, der følger af den forskellige myndighedsstruktur på vej- og baneområdet og en modernisering af bestemmelsernes ordlyd. Bestemmelserne tænkes anvendt i overensstemmelse med den praksis, der er opstået på vejområdet. Det vil være trafikministeren, der træffer afgørelse i sager om overtagelse af ejendomme efter lovforslaget § 5, stk. 1-3. Klage over trafikministerens afgørelser om overtagelse af ejendomme behandles af de i lov om offentlige veje nævnte

taksationsmyndigheder, der afgør, om ejerens krav efter § 5, stk. 1-3 skal imødekommes og fastsætter erstatning for arealets overtagelse.

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

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

Da det forekommer urimeligt, at en lodsejer, hvis ejendom berøres særligt indgribende af statens infrastrukturplaner, ikke kan få sin ejendom overtaget af staten, før der er vedtaget en anlægslov og afsat projektbevilling til anlægget på finansloven, er der indsat en bestemmelse, der giver trafikministeren mulighed for i særlige tilfælde på begæring af ejeren at overtage en ejendom forlods, når ejeren af personlige grunde ønsker at afstå ejendommen før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

Det er hensigten, at Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger skal bemyndiges til at udøve kompetencen til at afgøre, om en overtagelsesbegæring skal imødekommes.

Tracéet for et fuldt udbygget dobbeltsporsanlæg er ca. 20,4 km langt og udlægges i en bredde på fra 7 til 15 m. På baggrund af de indledende undersøgelser anslås det, at omkring 4 boliger vil blive berørt i et sådant omfang, at de i givet fald vil skulle eksproprieres i deres helhed. Yderligere 6 ejendomme vil blive berørt i betydeligt omfang, men det er ikke på det foreliggende grundlag muligt at vurdere, om de i givet fald vil skulle eksproprieres i deres helhed. Hertil kommer et større antal erhvervs- og landbrugsejendomme, som vil blive berørt i mindre betydeligt omfang.

6. Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

6.1. Udgifter i projekteringsfasen

Forslaget indebærer en statslig udgift på 20 mio. kr.

Ud af de 20 mio. kr. forventes de 15 mio. kr. anvendt til projektering, VVM-procedure og byggeliniepålæg. Projekteringen forestås af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger. De berørte lokale myndigheder vil blive inddraget i processen.

Derudover forventes forslaget om overtagelse af ejendomme som følge af pålæg af byggelinier og forlods overtagelse at kunne medføre udgifter til ekspro-

priationserstatninger og erhvervelse af ejendomme. Der forventes foreløbig afsat i alt 5 mio. kr. ud af de 20 mio. kr. til disse ekspropriationer og overtagelser. De 5 mio. kr. forventes at ville fordele sig med 3 mio. kr. for 2005 og 2 mio. kr. for 2006. De 5 mio. kr. forventes optaget på finansloven.

Bemyndigelsen til forlods overtagelse forventes ikke at fordyre udbygningsprojektet i det omfang, der alene er tale om at fremrykke de udgifter til ekspropriationserstatninger, der ellers ville skulle afholdes til

de ekspropriationer, der foretages i henhold til en senere anlægslov for udbygning af banestrækningen.

6.2. Anlægsoverslag

Der er udarbejdet et foreløbigt anlægsoverslag for forskellige muligheder for udbygning med dobbeltspor på strækningen mellem Lejre og Vipperød. Der er tale om indledende overslag, som kan blive ændret i forbindelse med den nærmere afklaring af projektet.

Projekt	Anlægsoverslag (i mio. kr.) 50%-fraktil ¹⁾	Anlægsoverslag (i mio. kr.) 90%-fraktil ²⁾
Dobbeltspor Lejre-Hvalsø	485	610
Dobbeltspor Hvalsø-Tølløse	445	555
Dobbeltspor Tølløse-Vipperød	450	560
Dobbeltspor Lejre-Tølløse	665	835
Dobbeltspor Lejre-Vipperød	840	1.050

Anlægsoverslag i mio. kr. for hel og delvis udbygning med dobbeltspor på strækningen mellem Lejre og Vipperød inkl. opgradering af strækningshastigheden. Overslagene er angivet i 2002-prisniveau ekskl. moms baseret på successiv kalkulation. En forudsætning for anlægsoverslagene er, at de pågældende delstrækninger anlægges som en første etape.

- 1) Det mest sandsynlige anlægsoverslag.
- 2) Investeringerne vil med 90 procents sandsynlighed ikke overstige dette beløb.

For de fem udbygningsmuligheder gælder, at udgifter til bl.a. støjdemping, højere strækningshastighed, nedlæggelse af overkørsler og udbygning af stationsanlæg for hele strækningen Lejre-Vipperød er medtaget i fuldt omfang i den etape, der udføres som den første. Ved sammenligning af overslagene for etapeløsningerne skal udgifterne til disse anlæg trækkes fra for såvel en anden som en eventuel tredje etape ved valg af en etapevis udbygning.

En samtidig fuld udbygning af hele den enkeltsporede strækning er alt andet lige anlægøkonomisk mere fordelagtig end en etapevis udbygning. Forskellen mellem en etapevis og fuld udbygning skønnes p.t. at være i størrelsesordenen fra 35 til 100 mio. kr., afhængig af valg af etapeløsning baseret på 50% fraktilen. En nærmere vurdering vil kunne foretages efter, at projekteringsfasen er afsluttet.

6.3. Ekstern medfinansiering

Der arbejdes i retning af en finansieringsmodel, hvor de berørte kommuner og DSB ligesom ved bl.a. udbygning af Frederikssundsbanen og anlæg af Ringbanen bidrager til finansiering af væsentlige dele af anlægsudgifterne. Det gælder f.eks. udgifter til udbygning af stationerne og udgifter til erstatningsanlæg for de resterende jernbaneoverkørsler. Udgifterne hertil er medtaget i anlægsoverslagene.

Principperne for og størrelsen af den kommunale medfinansiering vil blive afklaret og aftalt med de berørte kommuner.

Det skal bemærkes, at DSB i 2003 har gennemført moderniseringsprojekter på en række stationer på Nordvestbanen, herunder på Lejre, Tølløse og Vipperød stationer.

Formålet med stationsmoderniseringsprojektet er at skabe attraktive stationer med vægt på tryghed og overskuelighed, hvor servicefaciliteterne fortrinsvis er samlet på centrale forpladser og adgangsveje. Stationerne er indrettet med ny belægning og belysning og nyt udstyr som supplerende cykelparkeringsfaciliteter, venterum og en servicevæg med billetautomat og trafikinformation. Stationerne er udstyret, så de opfylder kravene om handicapvenlighed, herunder med ledelinier for synshandicappede.

På Lejre station er der anlagt nye, mere direkte adgangsveje til perronen og en ny supplerende parkeringsplads over for stationen.

På Tølløse station er der anlagt en ny forplads og en parkeringsplads på den modsatte side af stationen.

På Vipperød station er der udført en ny forplads og i tilknytning hertil en parkeringsplads.

Der er ved moderniseringsprojektet taget højde for de projekterede ombygninger på stationerne, som indgår i de foreløbige planer for en eventuel udbygning

med dobbeltspor på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød, herunder gangtunneler eller gangbroer i stedet for perronovergang i niveau.

7. Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner

Projekteringsarbejdet forestås af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger og har således primært økonomiske og administrative konsekvenser for staten.

Med lovforslaget pålægges de berørte kommuner at give indberetning til trafikministeren, inden der meddeles byggetilladelse på ejendomme, hvor byggeri antages at komme i strid med udbygningsplanerne for baneanlægget, men som endnu ikke er sikret ved byggeplånlæg.

8. Administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har været tilsendt Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering har vurderet, at lovforslaget ikke indeholder administrative konsekvenser for erhvervslivet, og derfor har forslaget ikke været forelagt et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

9. Miljømæssige konsekvenser

I forbindelse med projekteringen af en udbygning af Nordvestbanen vil der blive gennemført undersøgelser, som belyser udbygningsprojektets påvirkning af omgivelserne for så vidt angår støj og vibrationer, naturinteresseområder, kulturhistoriske interesseområder, grundvandsinteresser, jord og forurenede jord,

æstetik og arkitektur, planforhold m.v. Undersøgelserne vil resultere i en VVM-redegørelse.

Undersøgelserne af udbygningens miljømæssige konsekvenser vil blive foretaget i samarbejde med Miljøministeriet og de berørte kommuner og amtskommuner.

Der vil blive afholdt en indledende idéfase efterfulgt af en offentlig høring om projektet på baggrund af miljøredegørelsen. De indkomne bemærkninger fra offentligheden vil indgå i det videre beslutningsgrundlag for projektet.

10. Forholdet til EU-retten

Den VVM-undersøgelse, der vil blive gennemført, vil opfylde kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5).

Forslaget indeholder ikke herudover EU-retlige aspekter.

11. Høring

Forslaget er sendt i høring hos Amdtrådsforeningen, Kommunernes Landsforening, Roskilde Amt, Vestsjællands Amt, Roskilde Kommune, Lejre Kommune, Hvalsø Kommune, Tølløse Kommune, Holbæk Kommune, Jernløse Kommune, Tornved Kommune, Bjergsted Kommune, Hvidebæk Kommune, Kalundborg Kommune, Arriva Danmark A/S, DSB og Railion Danmark A/S.

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

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/min-dre udgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Nej	Projektering, herunder byggeliniepålæg, frem til anlægslov skønnes at koste staten 15 mio. kr. Forslagets bestemmelser om overtagelse af ejendomme som følge af pålæg af byggelinier og forlods overtagelse af ejendomme i øvrigt vil medføre merudgifter for staten til overtagelse af disse ejendomme. Der forventes afsat 3 mio. kr. i 2005 og 2 mio. kr. i 2006.
Administrative konsekvenser for stat kommuner og amtskommuner	Ja	Meradministration for Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger i projekteringsfasen. Meradministration for berørte kommuner i projekteringsfasen.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Nej	Nej
Miljømæssige konsekvenser	Nej	I forbindelse med projekteringen vil der blive gennemført undersøgelser, som belyser udbygningsprojektets påvirkning af omgivelserne for så vidt angår støj og vibrationer, naturinteresseområder, kulturhistoriske interesseområder, grundvandsinteresser, jord og forurennet jord, æstetik og arkitektur, planforhold m.v. Der henvises i øvrigt til afsnit 9.
Forholdet til EU-retten	Den VVM-undersøgelse, der vil blive gennemført, vil opfylde kravene i Rådets direktiv 85/337/EØF af 27. juni 1985 om vurdering af visse offentlige og private projekters indvirkning på miljøet (EF-Tidende 1985 nr. L 175, side 40), som ændret ved Rådets direktiv 97/11/EF af 3. marts 1997 (EF-Tidende 1997 nr. L 73, side 5). Forslaget indeholder ikke herudover EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Bestemmelsen i stk. 1 bemyndiger trafikministeren til at projektere udbygning af den resterende enkeltsporede strækning eller dele heraf på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Strækningen er 20,4 km lang. Der er fire stationer på strækningen og fem overkørsler i niveau. De fem overkørsler i niveau forventes nedlagt.

Som led i projekteringen udarbejdes en VVM-redegørelse, som nærmere beskriver og vurderer de plan- og arealmæssige konsekvenser af udbygningsprojektet, samt de miljømæssige aspekter som togtrafikstøj, påvirkning af kultur- og naturinteresseområder m.v. VVM-redegørelsen med tilhørende bilagsrapporter vil blive fremlagt i offentlig høring i henhold til bestemmelserne i lov om planlægning.

2. sporet planlægges placeret på sydsiden af det nuværende på strækningen mellem Lejre og Hvalsø og på nordsiden af det nuværende spor på strækningen mellem Hvalsø og Vipperød. Der vil blive foretaget undersøgelser af placering og udformning af erstatningsanlæg for overkørslerne og for niveaufri overgange på stationerne.

Til § 2

Bestemmelsen i stk. 1 giver trafikministeren bemyndigelse til at sikre de for udbygningen nødvendige arealer ved at pålægge byggelinier på berørte ejendomme.

Med bestemmelsen i stk. 1 begrænses den periode der kan pålægges byggelinier i til højst 10 år ad gangen. Der skal således træffes en ny beslutning om byggeliniepålæg, hvis byggelinierne ønskes opretholdt ud over denne periode.

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

Byggeliniepålæg på en ejendom til sikring af udbygningen af banen anses som en almindelig regulering af ejendomsretten og er som sådan principielt erstatningsfri for det offentlige. I tilfælde, hvor byggelinierne virker særligt indgribende, har en ejer af et areal, der pålægges byggelinier, dog adgang til under visse nærmere betingelser at begære sin ejendom helt eller delvis overtaget af anlægsmyndigheden mod erstatning, jf. de i § 5, stk. 1-3, foreslåede bestemmelser.

Bestemmelsen svarer til § 34 i lov om offentlige veje.

Til § 3

Med bestemmelsen i stk. 1 gives trafikministeren hjemmel til at nedlægge forbud mod bebyggelse på ejendomme, som vil blive berørt af udbygningsplanerne. Forbudsperioden har kun gyldighed et år og kan ikke forlænges. Bestemmelsen giver mulighed for at gribe ind i tilfælde, hvor der endnu ikke er pålagt byggelinier, og hvor der påtænkes gennemført foranstaltninger, som nævnt i § 2, stk. 2.

Bestemmelsens stk. 2 pålægger kommunen (byggningsmyndigheden) at give besked til trafikministeren om planlagt nybyggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinier, og som berøres af projekteringen. Hvis der ikke er nedlagt forbud inden to måneder efter indberetningen, kan bygningsmyndigheden udstede byggetilladelse.

Til § 4

I stk. 1 fastsættes bestemmelser om offentlig kundgørelse af pålæg af byggelinier, og om at der skal ske meddelelse direkte til ejere og brugere af ejendomme, der direkte er berørt af pålægget. Som konsekvens heraf skal trafikministeren oplyse om beliggenheden af byggelinier på de pågældendes ejendom.

Bestemmelsen i stk. 2 fastsætter en frist for klager over pålæg af byggelinier på 4 uger. Bestemmelsen

giver hjemmel til tinglysning af byggeliniepålæg, dog først efter at der er truffet afgørelse i forbindelse med eventuel klage.

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

I stk. 4 fastsættes, at byggeliniebestemmelser, der er offentligt kundgjort, skal respekteres af såvel ejendommenes ejere som af andre rettighedshavere, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet. Gyldighedsvirkningen af byggeliniepålæg er knyttet til offentliggørelsen. Meddelelsen til ejere og brugere af berørte ejendomme, er kun af oplysende karakter.

Bestemmelsen i stk. 5 pålægger bygherren pligt til forud for iværksættelse af et planlagt byggeri, at indhente oplysning om, hvorvidt byggeri på en ejendom, der er pålagt byggelinie efter § 2, vil komme i strid med byggeliniebestemmelsen.

Bestemmelsen svarer til bestemmelsen i § 37 i lov om offentlige veje.

Til § 5

Efter bestemmelsen i stk. 1 kan ejeren af et areal, der er pålagt byggelinier efter § 2, forlange arealet overtaget af trafikministeren 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, bestemmelsen i stk. 1 giver grundejerne, er således begrænset til situationer, hvor ejendommen ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde.

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

Med bestemmelsen i stk. 2 kan ejeren af et areal, der i ikke uvæsentligt omfang er pålagt byggelinier efter § 2, kræve, at trafikministeren overtager arealet mod erstatning, når byggelinierne hindrer afhændelse af arealet, og der foreligger særlige personlige grunde hos ejeren.

»Særlige personlige grunde« vil f.eks. foreligge, hvor en grundejer på grund af sygdom, alder, familie-

mæssige eller af andre sociale grunde ønsker at afhænde ejendommen for at flytte til et andet sted.

Kravet om, at byggelinierne skal omfatte et areal, der i »ikke uvæsentligt omfang« er pålagt byggelinier efter § 2, sigter til den situation, hvor det vurderes, at den pågældende ejendom vil blive totaleksproprietet 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 byggelinierne betydning for arealet eller ejendommen, baseret på den viden, der er om linieføringen ud fra den foretagne projektering på dette tidspunkt. Vurderingen vil være afhængig af, om der er tale om en beboelsesejendom eller en erhvervsnejendom, og om den pågældende ejendom består af én eller flere lodder.

Udgangspunktet er, at byggeliniepålægget skal omfatte en så stor del af ejendommen, at trafikministeren med stor sandsynlighed under alle omstændigheder vil skulle overtage ejendommen for at kunne realisere baneanlægget i den linieføring, som byggelinien skal sikre. Hvis således byggelinien 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 byggelinier, og uden at byggelinierne hindrer en fremtidig bygningsudvidelse, heller ikke kunne begrunde en overtagelse.

Det er i øvrigt en betingelse, at byggelinierne 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 bestemmelsen i stk. 3 kan ejeren af en ejendom, hvor arealet, der er omfattet af byggeliniepålægget, 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.

Byggelinierne 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 byggeliniepålægget opstår et ønske om at få overtaget arealet af staten. Det gælder f.eks., hvis der på ejendommen drives erhvervsvirksomhed, og byggelinien hindrer en naturlig udbygning af virksomhedens driftsbygninger, som må anses nødvendig

for virksomhedens fortsatte drift på et rimeligt økonomisk grundlag. Ejeren kan derfor til enhver tid fremsætte begæring om overtagelse.

Efter bestemmelsen i stk. 4 kan ejeren påklage trafikministerens afgørelse til de i §§ 57-58 i lov om offentlige veje nævnte taksationsmyndigheder, hvis trafikministeren 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 byggeliniepålæg 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 svarer til § 38 i lov om offentlige veje og praksis på vejlovens område vil kunne indgå i vurderingen.

Til § 6.

Bestemmelsen giver mulighed for, at trafikministeren, selv om der ikke er pålagt byggelinier, forlods kan erhverve en ejendom på begæring af ejeren. Der er tale om ejendomme, der berører særligt indgribende af udbygningsplanerne. I lighed med den vurdering, der finder sted i forbindelse med administrationen af bestemmelsen i § 5, stk. 2, vil der i hvert enkelt tilfælde skulle foretages en vurdering af udbygningsplanernes betydning for den pågældende ejendom. Udgangspunktet er, at projektet skal omfatte en så stor del af ejendommen, at denne vil blive totaleksproprietet i forbindelse med projektets eventuelle gennemførelse.

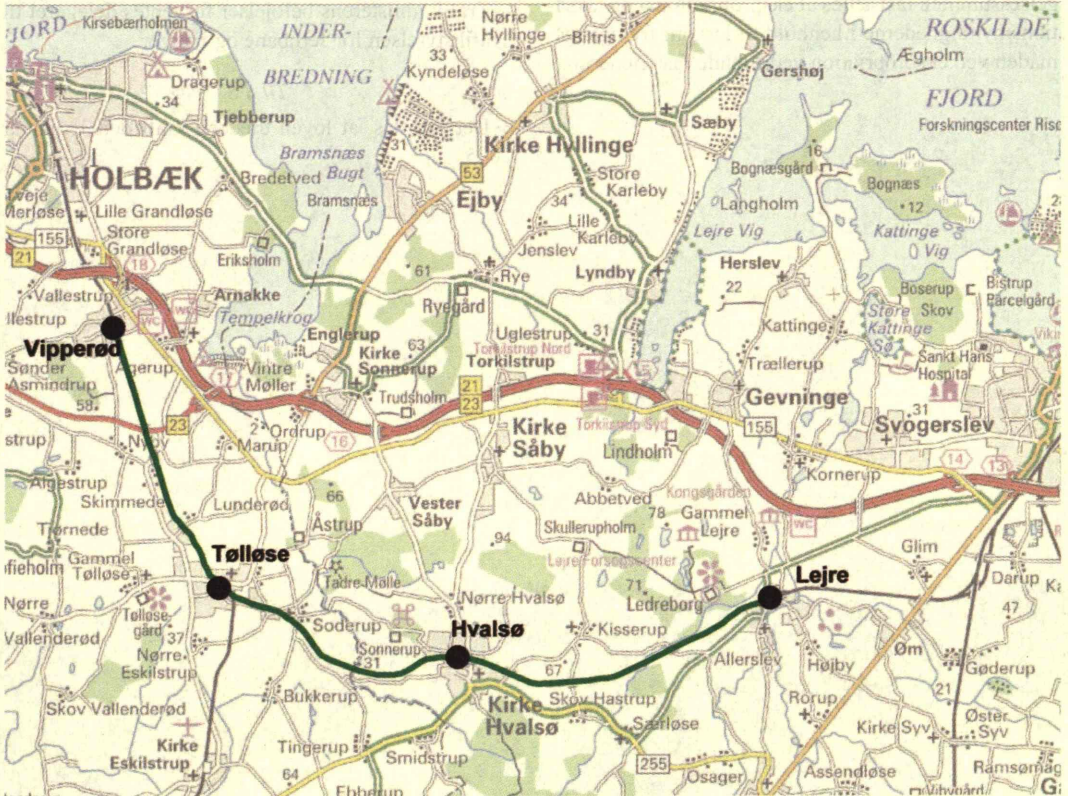
Det er i øvrigt en betingelse, at projektet hindrer salg af den pågældende ejendom på normale vilkår, hvilket ejeren f.eks. kan dokumentere ved erklæring fra en ejendomsmægler.

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

Overtagelsesadgangen vil skulle administreres inden for rammerne af de bevillinger, der afsættes til forlods overtagelse.

Ejendomme, der måtte være overtaget forlods, kan senere afhændes efter de almindelige regler for salg af statens ejendomme, såfremt det måtte vise sig, at ejendommen alligevel ikke skal anvendes til baneformål. For så vidt der er tale om forlods overtagelse af landbrugsejendomme, kan ejendommens jord eventuelt

Kort over jernbanestrækningen Lejre-Vipperød



anvendes som led i en jordfordeling i forbindelse med et kommende baneanlæg.

Bestemmelsen finder også anvendelse, hvor der er nedlagt forbud efter § 3.

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

Til § 7

Efter bestemmelsen kan trafikministeren delegere ministerens beføjelser til Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger eller andre statslige myndigheder under Trafikministeriet.

Trafikministerens beføjelser forventes delegeret til Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger.

Til § 8

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. januar 2005.



Til lovforslag nr. L 46. Skriftlig fremsættelse (20. oktober 2004)

Trafikministeren (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød.

(Lovforslag nr. L 46).

Lovforslaget indebærer, at trafikministeren bemyndiges til at projektere en udbygning af den enkeltsporede strækning på Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød med et nyt 2. spor på hele eller dele af strækningen.

Derudover foreslås det, at trafikministeren kan pålægge byggelinier, når det er nødvendigt for at sikre en udbygning af Nordvestbanen. Desuden foreslås det, at ministeren efter ejerens anmodning, i de tilfælde hvor byggeliniepålæg virker

særligt indgribende, kan overtage en ejendom helt eller delvis.

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

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

Idet jeg i øvrigt henviser til lovforslaget med tilhørende bemærkninger, tillader jeg mig at anbefale forslaget til Tingets hurtige og velvillige behandling.