

Lovforslag nr. L 24. Fremsat den 5. oktober 2005 af transport- og energiministeren (Flemming Hansen)

Forslag

til

Lov om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner

§ 1. Transport- og energiministeren bemyndiges til at nedlægge godsbanen Vojens-Haderslev.

Stk. 2. Transport- og energiministeren bemyndiges til at nedlægge følgende havnebaner:

1) Holbæk havnebane.

2) Horsens havnebane.

3) Nykøbing Falster havnebane.

4) Odense havnebane.

5) Aalborg havnebane.

§ 2. Loven træder i kraft den 1. februar 2006.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Lovforslagets baggrund

På flere af de gods- og havnebaner, som Banedanmark forvalter, er trafikken ophørt for flere år siden, og der er ikke udsigt til, at trafikken på disse baner vil blive genoptaget. Endvidere er flere af banerne i en så dårlig stand, at de først vil kunne bruges efter en omfattende og bekostelig reovering. I de senere år er der fremkommet ønsker om fjernelse af visse havnebaner og spor fra kommuner og andre interesserede parter, fordi arealerne ønskes anvendt til andre formål, herunder især byfornyelse og rekreative formål.

På jernbaneområdet følges den praksis, at baner, der er anlagt ved lov, også nedlægges ved lov. Der har således gennem årene været fremsat lovforslag om nedlæggelse af enkelte strækninger, f.eks. Hobro havnebane og Løgstørbane. Da der nu foreligger et konkret ønske om nedlæggelse af en del af godsbanestrækningen Vojens – Haderslev, vil det være hensigtsmæssigt at udarbejde et lovforslag, som samlet forholder sig til de forskellige strækninger og sporforbindelser, der er anlagt ved lov, og hvor trafikken er ophørt, og som derfor vil kunne nedlægges.

Transport- og Energiministeriet har således fundet det hensigtsmæssigt at udarbejde en bemyndigelseslov, som omfatter de strækninger, som ikke længere trafikeres, og hvor der ikke er udsigt til genoptagelse af trafikken i de kommende år, eller som kun trafikeres i så ringe omfang, at en opretholdelse må anses for økonomisk uforsvarlig. Hermed undgås, at der skal fremsættes nyt lovforslag, hver gang der skal nedlægges en enkelt strækning eller sporforbindelse.

2. Lovforslagets indhold

Lovforslaget bemyndiger transport- og energiministerien til at nedlægge visse gods- og havnebaner. Bemyndigelsen tænkes kun udnyttet i tilfælde, hvor alle interesserede parter, herunder især kommunerne, regionerne og planlægningsmyndighederne, er enige heri, og der ikke er jernbanemæssige grunde for en beva-

ring af strækningerne. I det følgende foretages en nærmere gennemgang af de gods- og havnebaner, der er omfattet af lovforslaget.

2.1. Godsbanen Vojens – Haderslev

I henhold til lov nr. 652 af 21. december 1977 om indskrænkning af driften på statsbanestrækningen Vojens – Haderslev er ministeren bemyndiget til at indskrænke driften på strækningen til kun at omfatte befordring af vognladningsgods, men ikke til helt at nedlægge denne.

Tekniske forhold

Banen er 11,9 km lang. Skinner er af typen DSB 45 fra 1933-35 og fra 1949. Svellerne er af træ fra 1972, og ballasten er sten. Der er 14 offentlige overkørsler og 7 private, heraf er 13 overkørsler sikrede med advarselssignal. Banen har derudover ingen sikringsanlæg. Der er 8 broanlæg på strækningen. Til banen er knyttet forbindelsesbanen Haderslev H-Haderslev By samt i forlængelse af denne, havnebanen til Haderslev Havn. Disse to strækninger er tilsammen 1,9 km.

Haderslev Kommune har anmodet om, at jernbanestrækningen gennem Haderslev bymidte, øst for banens skæring med Simmerstedvej/Sct. Severin Gade, nedlægges med henblik på, at det eksisterende jernbanespor omdannes til gang- og cykelsti, bl.a. til forbindelse med et kommende nyt boligområde ved Haderslev Havn.

Trafikale forhold

Indtil maj 1999 blev der kørt gods 5 gange om ugen. Siden har der ingen godstrafik været, men der er jævnligt givet tilladelser til kørsel med veterantog.

Forurening

Der er registreret en enkelt lokalitet på Haderslev Station, hvor der kan være risiko for forurening. På den resterende del af strækningen er der ikke registreret nogen anlæg/lokaliteter, der vil kunne volde problemer.

F. t. l. om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner

Økonomiske forhold

I perioden fra 1. april 1999 til 1. juni 2001 er der opkrævet 0 kr. i baneafgift og 33.353 kr. i adgangsafgift.

Der er kun afholdt meget beskedne udgifter til vedligeholdelse de seneste år.

Hvis tracéet bliver liggende uden trafik, anslås udgifterne til almindelige grundejerforpligtelser til ca. 60.000 kr. årligt.

Vedligeholdelse på mellemniveau, så godstrafik hurtigt kan etableres, og veteranogkørsel kan oprettholdes, vil beløbe sig til ca. 240.000 kr. årligt.

Beslutes det ved banens eventuelle nedlæggelse, at de jernbanetekniske anlæg skal fjernes, anslås udgiften hertil til 2,7 mio. kr.

En fornyelse af jernbanen til fortsat benyttelse anslås til 30-90 mio. kr. afhængig af, om opgraderingen skal ske med henblik på gods- eller passagerformål og dermed af hastigheds- og sikkerhedsniveau.

2.2. Holbæk havnebane

Havnebanen er anlagt i henhold til lov nr. 88 af 12. maj 1894 om Anlæg og Drift af Private Jernbaner. Der kan ved statsbanernes foranstaltning anlægges et spor fra Holbæk til havnen. Der er tale om en bane, som blev foranstaltet anlagt af DSB. Banen har siden været drevet af DSB og har som sådan status af statsbane.

Tekniske forhold

Banen, der forbinder Holbæk Station og havnen, er 1.100 m lang. Sporet er i meget dårlig stand og skal helt fornyes, hvis normale driftsforhold, hvor tog kan køre med 22,5 tons akseltryk, skal genskabes. Havneområdet omfatter 1.000 m havnespor.

Øvrige forhold

De eksisterende spor anvendes til kørsel med ud-rangerede S-tog, der bliver skrottet på en virksomhed i Holbæk.

Økonomiske forhold

Der er kun afholdt beskedne udgifter til vedligeholdelse de seneste år.

Hvis tracéet bliver liggende uden trafik, anslås de årlige omkostninger til almindelige grundejerforpligtelser til 20.000 kr.

Udgiften til ovennævnte fornyelse anslås til 8,0 mio. kr.

2.3. Horsens Havn

Havnebanen er anlagt i henhold til lov af 10. marts 1861 om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget.

67 Fremsatte lovforslag (undt. finans- og tillægsbev.lovforslag)

Tekniske forhold

En ca. 900 m lang havnebane forbinder Horsens Station og havnen. På ca. halvdelen af strækningen ligger banen på et banearial. Resten ligger på kommunalt ejet grund.

Havnen omfatter ca. 2,3 km havnespor.

Havnesporene og dermed havnebanen har ikke været i drift i flere år. Nogle havnespor er allerede fjernet, og resten er uanvendelige.

Økonomiske forhold

Hvis statens andel af tracéet bliver liggende uden trafik, anslås de årlige omkostninger til almindelige grundejerforpligtelser til 20.000 kr.

Udgiften til fjernelse af havnebanens spor anslås til 100.000 kr.

Hvis havnebanen skal opgraderes til normale driftsforhold, hvor tog kan køre med 22,5 tons akseltryk, anslås udgiften hertil til 4,0 mio. kr.

2.4. Nykøbing - Falster havnebane

Havnebanen og havnespor er anlagt med hjemmel i lov af 26. februar 1869.

Tekniske forhold

Havnen omfatter ca. 1.500 m havnespor. En egentlig havnebane (på statsejet areal) er ikke registreret.

Trafikale forhold

Havnesporene er ikke i drift.

Økonomiske forhold

Da havnebanen i det væsentligste ligger på stationsarealet, er der ikke tale om særskilte grundejerforpligtelser, hvis havnebanen fjernes.

Udgiften til fjernelse af havnebanens spor anslås til 100.000 kr.

2.5. Odense havnebane

Havnebanen er anlagt i henhold til lov af 10. marts 1861 om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget.

Tekniske forhold

Odense Havn er forbundet med stationen med en ca. 2 km lang havnebane. Fra Åløkke Allé og mod havnen ligger banen på kommunens grund. Resten ligger på banearialet. De seneste år har kun sporene ved det vestligste bassin været i drift. Grundet sporenes tilstand er disse spærret. Odense Havn A/S har bedt om, at alle havnespor fjernes.

Trafikale forhold

Havnesporene er ude af drift.

Økonomiske forhold

Hvis tracéet bliver liggende ude af drift, anslås de årlige omkostninger til almindelige grundejerforpligtelser for statens del til 20.000 kr.

Udgiften til fjernelse af havnebanen anslås til 200.000 kr.

Det forventes ikke, at havnesporene sættes i drift igen. Statens andel i omkostningerne til fjernelse af sporene er ikke anslået, men vil være beskednen.

Øvrige forhold

Odense havnebane er opført på bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. De havne, der er opført under direktivets bilag I, anses som værende en del af det i direktivet definerede transeuropæiske jernbanegodstransportnet, herunder spor, der fører til og fra havne som anført i bilag I, herunder fødelinjer. En eventuel nedlæggelse af havnebanen vil ske i overensstemmelse med den procedure, som direktivet foreskriver.

2.6. Aalborg havnebane

Havnebanen er anlagt i henhold til § 2 i lov af 10. marts 1861 om Anlæg og Drift af Jernbaner i Kongeriget.

Tekniske forhold

Havnebanen udgår fra Aalborg Godsbanegård og er ca. 500 m lang. Havnesporene og dermed havnebanen er ude af drift. Havnesporenes omfang kendes ikke, da en stor del er fjernet i forbindelse med anden udnyttelse af arealerne. Oprindeligt omfattede centerhavnen ca. 12 km havnespor.

Fra havnesporene udgår firmaspor til Rørdal.

Trafikale forhold

Jernbanerelaterede transporter over Aalborg Havn foregår i dag over Østhavnen, Grønlandshavnen.

Økonomiske forhold

Udgiften til fjernelse af havnebanens spor anslås til 100.000 kr. Hvis tracéet bliver liggende uden trafik, anslås de årlige omkostninger til almindelige grundejerforpligtelser til 10.000 kr. Hvis havnebanen skal opgraderes til normale driftsforhold, hvor tog kan køre med 22,5 tons akseltryk, anslås udgiften hertil til 3.0 mio. kr.

Statens eventuelle andel af omkostningerne til fornyelse og vedligeholdelse af havnesporene er ikke anslået.

Øvrige forhold

Aalborg havnebane er – i lighed med Odense havnebane - opført på bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner. De havne, der er opført under direktivets bilag I, anses som værende en del af det i direktivet definerede transeuropæiske jernbanegodstransportnet, herunder spor, der fører til og fra havne som anført i bilag I, herunder fødelinjer. En eventuel nedlæggelse af havnebanen vil ske i overensstemmelse med den procedure, som direktivet foreskriver.

2.7. Øvrige havnebaner

I overensstemmelse med den praksis, der følges på jernbaneområdet, indeholder lovforslaget kun havnebaner, der specifikt er anlagt ved lov, dvs. hvor havnebanen udtrykkeligt er nævnt i anlægsloven.

Udover de havnebaner, der er nævnt i lovforslaget, er der også havnebaner, der ikke udtrykkeligt er nævnt i en anlægslov. Som eksempel herpå kan nævnes Ringkøbing-, Struer- og Thisted havnebaner. Disse havnebaner er ikke omfattede af den nævnte praksis på jernbaneområdet og vil derfor kunne nedlægges uden lovgivning. Banerne bliver oftest nedlagt i forbindelse med lokale ønsker, eller når banen er i så dårlig en stand, at en nedlæggelse bliver nødvendig. Der bliver dog ingen baner nedlagt, før alle berørte parter (jernbanevirksomheder, lokale myndigheder m.v.) er hørt og er enige i nedlæggelsen. Forud for nedlæggelsen er der foretaget en jernbanefaglig, økonomisk og sikkerhedsmæssig vurdering af Banedanmark og Trafikstyrelsen, der lægges til grund for nedlæggelsen.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Transport- og Energiministeriet vil fortsætte den praksis, som er fulgt indtil nu ved nedlæggelser af jernbanestrækninger. Dette indebærer, at der ved udmøntningen af bemyndigelsen til at nedlægge de enkelte strækninger foretages en vurdering af de økonomiske konsekvenser for de berørte parter.

Det lægges til grund:

- at finansieringen løses fra sag til sag,
- at provenuet fra eventuelt arealsalg i forbindelse med nedlæggelsen kan indgå i finansieringen, og
- at det vil være en forudsætning for ministerens mulighed for at udnytte bemyndigelsen, at nødvendig finansiering kan tilvejebringes.

Omkostningerne for statens del ved nedlæggelsen af banerne forventes i øvrigt afholdt inden for Banedanmarks nuværende økonomiske rammer.

En eventuel nedlæggelse vil indebære en administrativ lettelse for Banedanmark.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget medfører ikke økonomiske konsekvenser for erhvervslivet.

Lovforslaget har været sendt til Erhvervs- og Selskabsstyrelsens Center for Kvalitet i ErhvervsRegulering med henblik på en vurdering af, om forslaget skal forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler. Styrelsen vurderer, at forslaget ikke indeholder nye administrative konsekvenser for erhvervslivet. Forslaget bør derfor ikke forelægges et af Økonomi- og Erhvervsministeriets virksomhedspaneler.

5. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke miljømæssige konsekvenser.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ikke administrative konsekvenser for borgerne.

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/mindreudgifter	Negative konsekvenser/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Der er tale om en begrænsning af administrationsforpligtelsen for Banedanmark.	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og amtskommuner	Der er tale om en begrænsning af administrationsforpligtelsen for Banedanmark.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke i sig selv EU-retlige aspekter.

Der gælder særlige forhold for havnebanerne i Odense og Aalborg. Disse baner er optaget på bilag I til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, jf. EF-Tidende nr. L 075 af 15. marts 2001 s. 0001 – 0025. I forbindelse med en eventuel nedlæggelse af disse baner vil den procedure, der er angivet i direktivet, blive fulgt. Der henvises i øvrigt til afsnit 2 under de enkelte baner.

8. Høring

Lovforslaget har været sendt i høring hos de myndigheder og organisationer, der fremgår af bilaget til lovforslaget. Lovforslaget har endvidere været offentliggjort på høringsportalen.dk.

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

*Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser**Til § 2**Til § 1*

Til stk. 1 og 2

Med bestemmelsen bemyndiges transport- og energiministeren til at nedlægge de gods- og havnebaner, der ikke længere trafikeres, og hvor der ikke er udsigt til genoptagelse af trafikken i de kommende år, eller som kun trafikeres i så ringe omfang, at en opretholdelse må anses for økonomisk uforsvarlig. Der henvises i øvrigt til afsnit 2 i de almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. februar 2006.

Transport- og energiministerens bemyndigelse til nedlæggelse af gods- og havnebaner vil dog kun blive udnyttet i det omfang, der i forbindelse med forhandlinger med amter, kommuner og andre parter kan opnås enighed i sagen ved fastsættelse af kriterierne for nedlæggelserne.

Bilag 1

Oversigt over myndigheder og organisationer m.v., der er anmodet om en udtalelse i anledning af lovforslaget

Vestsjællands Amt
Vejle Amt
Storstrøms Amt
Sønderjyllands Amt
Nordjyllands Amt
Fyns Amt
Holbæk Kommune
Horsens Kommune
Haderslev Kommune
Vojens Kommune
Nykøbing Falster Kommune
Odense Kommune
Aalborg Kommune
Amtsrådsforeningen
Haderslev Havn
Holbæk Havn
Horsens Havn A/S
Nykøbing Falster Havn
Odense Havn
Aalborg Havn A/S
DSB
Railion Denmark A/S
Dansk Jernbane ApS
ARRIVA
SID
Jernbanernes Arbejdsgiverforening
Statsansattes Kartel
Arbejderbevægelsens Erhvervsråd
Landbrugsrådet
Dansk Industri
Handelskammeret – HTS Jernbane
Trafikforbundet
Dansk Jernbaneforbund
Brancheafdelingen for trafik og jernbane under HK
NOAH - Trafik

Til lovforslag nr. L 24. Skriftlig fremsættelse (5. oktober 2005)

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Herved tillader jeg mig for Folketinget at fremsætte:

Forslag til lov om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner

(Lovforslag nr. L 24).

På flere af de af Banedanmark forvaltede gods- og havnebaner er trafikken ophørt for flere år siden, og der er ikke udsigt til, at trafikken på disse baner vil blive genoptaget. Endvidere er flere af banerne i en så dårlig stand, at de først vil kunne bruges efter en omfattende og bekostelig renovering. I de senere år er der fremkommet ønsker om fjernelse af visse havnebaner og –spor fra kommuner og andre interesserede parter, fordi arealerne ønskes anvendt til andre formål, herunder især byfornyelse og rekreative formål.

På jernbaneområdet følges den praksis, at baner, der er anlagt ved lov, også nedlægges ved lov. Der har således gennem årene været fremsat lovforslag om nedlæggelse af enkelte strækninger, f.eks. Hobro havnebane og Løgstørbanen. Da der nu foreligger et konkret ønske om nedlæggelse af en del af godsbanestrækningen Vojens – Haderslev, vil det være hensigtsmæssigt at udarbejde et lovforslag, som samlet forholder sig til de forskellige strækninger og sporforbin-

delser, der er anlagt ved lov, og hvor trafikken er ophørt, og som derfor vil kunne nedlægges.

Transport- og Energiministeriet har således fundet det hensigtsmæssigt at udarbejde en bemyndigelseslov, der omfatter de strækninger, der ikke længere trafikeres, og hvor der ikke er udsigt til genoptagelse af trafikken i de kommende år, eller som kun trafikeres i så ringe omfang, at en opretholdelse må anses for økonomisk uforvarselig. Hermed undgås, at der skal fremsættes nyt lovforslag, hver gang der skal nedlægges en enkelt strækning eller sporforbindelse.

Lovforslaget bemyndiger transport- og energiministeren til at nedlægge visse gods- og havnebaner. Bemyndigelsen påregnes kun udnyttet i tilfælde, hvor alle interesserede parter, herunder især kommunerne, regionerne og planlægningsmyndighederne, er enige heri, og der ikke er jernbanemæssige grunde for en bevaring af strækningerne.

Det vil være en forudsætning for transport- og energiministerens mulighed for at udnytte bemyndigelsen, at nødvendig finansiering kan tilvejebringes.

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