

Udskriftsdato: 13. december 2025

2013/1 LSF 173 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af lov om jernbane

Ministerium: Transportministeriet

Journalnummer: Transportministeriet,, j.nr. 2013-4974

Forslag

til

Lov om ændring af lov om jernbane

§ 1

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010, som ændret ved lov nr. 612 af 18. juni 2012 og § 1 i lov nr. 613 af 18. juni 2013, foretages følgende ændringer:

1. Efter § 2 indsættes som nyt *kapitel*:

»Kapitel 2 a

Projektering af baner

§ 2 a. Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan én gang ved et nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år.

Stk. 2. På arealer, der ligger inden for byggelinjen, må der ikke uden tilladelse fra transportministeren opføres ny bebyggelse, tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføres nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etableres andre anlæg og indretninger af blivende art.

§ 2 b. Transportministeren kan, som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer, nedlægge forbud mod, at der på et areal, der berøres af de anlæg, der er nævnt i § 2 a, stk. 1, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 2 a, stk. 2. Et sådant forbud kan nedlægges for et tidsrum af 1 år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

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

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

§ 2 c. Transportministeren skal i lokale medier eller lignende offentliggøre byggelinjepålæg efter § 2 a, stk. 1. Transportministeren skal endvidere sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Stk. 2. Byggelinjepålægget skal tinglyses med angivelse af hjemmel, når fristen for klage er udløbet, og der er truffet afgørelse i en eventuel klagesag.

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

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

Stk. 5. Forinden byggearbejder iværksættes på et areal, hvorpå der er pålagt byggelinjer i henhold til § 2 a, stk. 1, skal bygherren indhente oplysning hos transportministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

§ 2 d. Hvis ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 2 a, stk. 1, 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 tilgrænsende eller omliggende arealer, kan ejeren på ethvert tidspunkt kræve, at transportministeren på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen, overtager arealet mod erstatning. Myndigheden henholdsvis selskabet afholder alle omkostninger hertil.

Stk. 2. Ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 2 a, stk. 1, kan på ethvert tidspunkt desuden kræve, at transportministeren på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen, overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne hindrer afhændelse af arealet på normale vilkår, og ejeren af særlige personlige grunde ønsker at afstå arealet før det tidspunkt, hvor der kan foretages ekspropriation.

Stk. 3. Udgør det areal, der er pålagt byggelinjer efter § 2 a, stk. 1, kun en del af en ejendom, kan ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som selvstændig ejendom eller udnyttes på rimelig måde. Tilsvarende gælder, hvis byggelinjepålægget hindrer afhændelse af hele ejendommen på normale vilkår i de situationer, der er nævnt i stk. 2.

Stk. 4. Afslår transportministeren ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der ikke enighed om erstatningens størrelse, kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til de ekspropriations- og taksationsmyndigheder, der er nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ekspropriations- og taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter i så fald erstatning for arealets overtagelse efter § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje.

Stk. 5. Afgørelser efter stk. 1-3, der kan påklages efter stk. 4, kan ikke indbringes for domstolene, før klageadgangen er udnyttet. Søgsmål skal være anlagt inden for seks måneder, efter at klagemyndighedens afgørelse er kommet frem til klageren.

§ 2 e. Transportministeren kan på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen af nye baneanlæg eller ændring af bestående baneanlæg, efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet, der udføres af myndigheden eller selskabet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, såfremt ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Myndigheden henholdsvis selskabet afholder alle omkostninger hertil.

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

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

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juni 2014.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets indhold
 - 2.1. Forbud og byggelinjer
 - 2.1.1. Gældende ret
 - 2.1.2. Transportministerens overvejelser og forslag
 - 2.2. Fremrykket ekspropriation
 - 2.2.1. Gældende ret
 - 2.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag.
 - 2.2.3. Fremrykket ekspropriation og grundlovens § 73
3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
5. Administrative konsekvenser for borgerne
6. Miljømæssige konsekvenser
7. Forholdet til EU-retten
8. Høring
9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget indeholder en række generelle bemyndigelser til transportministeren i forbindelse med anlæg af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg. De foreslåede bestemmelser medfører, at transportministeren kan nedlægge forbud og pålægge byggelinjer. Desuden foreslås det, at transportministeren i visse særlige tilfælde kan overtage en ejendom, hvor der er nedlagt byggelinjer. Endvidere foreslås det, at ejere, der er i en særlig situation, og hvis ejendom berøres særligt indgribende af et kommende projekt, vil kunne anmode transportministeren om, at deres ejendom overtages, før end de ordinære ekspropriationer vil finde sted.

Baggrunden for lovforslaget er såvel et ønske om at have en generel mulighed for at beskytte kommende anlægsprojekter mod fordyrelser, som at have en mulighed for at kunne hjælpe de borgere, hvis ejendomme bliver særligt berørt af et projekt, med en tidlig overtagelse heraf. Ved at indføre generelle hjemler om forbud, byggelinjer og fremrykket ekspropriation får transportministeren på et tidligere tidspunkt i et projektforsløb mulighed for at kunne benytte bestemmelserne uden at skulle afvente, at hjemlerne bliver tilvejebragt i en projekteringslov.

2. Lovforslagets indhold

2. 1. Forbud og byggelinjer

2.1.1. Gældende ret

Første gang, der indførtes mulighed for at nedlægge forbud og pålægge byggelinjer på baneområdet, var i lov nr. 1453 af 22. december 2004 om projektering af en udbygning af Nordvestbanen mellem Lejre og Vipperød. Formålet med muligheden for at nedlægge forbud og pålægge byggelinjer var at

sikre en senere gennemførelse af baneanlægget, herunder at sikre, at der ikke påførtes anlægget urimelige udgifter. I dag findes regler om forbud og byggelinjer i de enkelte projekteringslove for de forskellige infrastrukturprojekter, eksempelvis lov nr. 285 af 15. april 2009 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring, lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane samt lov nr. 165 af 26. februar 2014 om letbane på Ring 3.

Eksisterende hjemler om forbud og byggelinjer i gældende love vil fortsat kunne finde anvendelse på de konkrete anlægsprojekter, som bestemmelserne er møntet på, men fremadrettet vil det være de foreslåede bestemmelser i jernbaneloven, som vil finde anvendelse.

Byggelinjer og forbud er transportministerens mulighed for at sikre nye baneanlæg samt udvidelse af bestående baneanlæg mod fordyrelser.

Forbud er en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt byggelinjepålæg og kan nedlægges for et tidsrum af et år og kan ikke nedlægges mere end en gang.

Byggelinjer betyder, at der ikke kan opføres ny bebyggelse eller genopføres bebyggelse eller andre anlæg af blivende art samt foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse inden for den pålagte byggelinje. Byggelinjer pålægges for en periode på højst 10 år og kan én gang ved et nyt pålæg forlænges med yderligere 10 år.

Med reglerne sikres borgerne samtidig visse rettigheder, for at kunne få deres ejendom overtaget af transportministeren mod erstatning, såfremt de pålagte byggelinjer berører dem særligt indgribende.

2.1.2. Transportministerens overvejelser og forslag

Formålet med at indsætte generelle bestemmelser om forbud og byggelinjer i jernbaneloven er således at sikre mulighed for, at transportministeren kan sikre projekter mod senere fordyrelser. Ved at indsætte bestemmelsen i jernbaneloven sikres transportministeren mulighed for at nedlægge forbud og pålægge byggelinjer tidligt i projekteringsfasen.

Transportministeren kan benytte bestemmelserne om forbud og byggelinjer, når der er truffet beslutning om at projektere et nyt baneanlæg eller foretage ændringer af et bestående baneanlæg, f.eks. i form af en projekteringslov. Bestemmelsen vil også kunne udnyttes, såfremt der er truffet beslutning om en projekteringsaktivitet på anden vis end i form af en projekteringslov, f.eks. når der via en politisk aftale er truffet beslutning om at iværksætte en konkret projektering.

Selvom der er givet transportministeren bemyndigelse til at projektere et givent anlægsprojekt, vil bestemmelsen først kunne benyttes, når det er besluttet, at et givent anlægsprojekt, skal have en nærmere defineret placering, og der er udarbejdet et konkret anlægsprojekt.

Som eksempel på et planlagt anlægsprojekt, der ikke har en sådan fasthed, at bestemmelserne om forbud og byggelinjer umiddelbart kan finde anvendelse, er banebetjeningen af Billund og Billund Lufthavn, jf. den foreslåede § 1, stk. 1, nr. 4, i det samtidige fremsatte lovforslag om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbanerne, hvor der endnu ikke er truffet beslutning om linjeføringen, eller hvilken type bane, der skal anlægges. I en sådan situation vil bestemmelserne om forbud og byggelinjer først kunne finde anvendelse efter, at der er truffet politisk beslutning om, hvilken linjeføring der skal arbejdes videre med, og der foreligger en nærmere detaljeret beskrivelse af projektets linjeføring.

Anvendelse af bestemmelserne om forbud og byggelinjer indebærer væsentlige retsvirkninger for de borgere, der bliver berørt af disse, idet deres mulighed for at råde over deres ejendom bliver indskrænket i et vist omfang. Det er således hensigten, at bestemmelserne først vil kunne anvendes, når det konkrete anlægsprojekt har en sådan fast karakter, at det konkret vurderes, at projektet vil blive gennemført i praksis.

Det vil således være transportministeren, der konkret vurderer, om et projekt har en sådan fast karakter,

at den myndighed, der har ansvaret for projekteringen kan nedlægge forbud og pålægge byggelinjer. I denne vurdering vil der kunne indgå en flerhed af momenter, herunder om der er vedtaget en projekteringslov for det planlagte anlægsprojekt, om der er indgået en politisk aftale, om der er taget endelig stilling til den konkrete linjeføring for det planlagte anlægsprojekt, om der er bevilget penge til projektet, herunder til overtagelse af ejendomme i forbindelse med pålæg af byggelinjer, jf. de foreslåede bestemmelser i jernbaneloven § 2 d, stk. 1 – 3 samt midler til fremrykket ekspropriation, jf. den foreslåede bestemmelse i jernbaneloven § 2 e. Der er ikke tale om en udtømmende opregning af forhold, der kan indgå i transportministerens konkrete vurdering. Det vil dog have formodningen for sig, at det i de situationer, hvor der er vedtaget en projekteringslov eller bevilget midler til overtagelse af ejendomme i forbindelse med pålæg af byggelinjer, jf. de foreslåede bestemmelser i jernbanelovens § 2 d, stk. 1 – 3, samt midler til fremrykket ekspropriation, jf. jernbaneloven § 2 e, kan anses for givet, at det planlagte anlægsprojekt vil blive gennemført.

En generel bestemmelse i jernbaneloven vil endvidere i et vist omfang skabe en ensretning med reguleringen på vejområdet for så vidt angår statslige anlægsprojekter, idet der i vejloven også findes regler om nedlæggelse af forbud og pålæg af byggelinjer, dog skelnes der på vejområdet mellem byggelinjer til udvidelse af veje og til sikring af nye veje.

2.2. Fremrykket ekspropriation

2.2.1. Gældende ret

På baneområdet indførtes hjemmel til fremrykket ekspropriation første gang i den første projekteringslov for København-Ringsted, lov nr. 497 af 7. juni 2001, og siden er der indført hjemmel til fremrykket ekspropriation (forlods overtagelse) i samtlige projekteringslove på baneområdet samt i lov nr. 285 af 15. april 2009 om projektering af fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark, lov nr. 552 af 6. juni 2007 om en Cityring samt lov nr. 432 af 16. maj 2012 om Aarhus Letbane og lov nr. 165 af 26. februar 2014 om letbane på Ring 3.

Eksisterende hjemler om fremrykket ekspropriation (forlods overtagelse) i gældende love vil fortsat kunne finde anvendelse på de konkrete anlægsprojekter, som bestemmelserne er møttet på, men fremadrettet vil det være den foreslåede bestemmelse i jernbaneloven, som vil finde anvendelse.

Fremrykket ekspropriation omfatter den situation, hvor projekteringsmyndigheden på ministerens vegne, efter anmodning fra ejeren, under visse betingelser kan erhverve en ejendom forud for de ordinære ekspropriationer. Fremrykket ekspropriation kan dog kun komme på tale, såfremt der foreligger særlige grunde hos ejeren, og ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Fremrykket ekspropriation skal således sikre borgere, der er i særlige situationer, en mulighed for at blive eksproprieret allerede i projekteringsfasen.

2.2.2. Transportministeriets overvejelser og lovforslag.

Formålet med at indsætte en generel bestemmelse om fremrykket ekspropriation i jernbaneloven er at sikre mulighed for, at borgere, der er i særlige situationer, kan anmode om at blive eksproprieret på et tidligt tidspunkt i processen. Ved at indsætte bestemmelsen i jernbaneloven sikres borgerne en bedre retsstilling, når der skal projekteres baneanlæg, idet muligheden for at anmode om fremrykket ekspropriation ikke nødvendigvis behøver at afvente vedtagelsen af en projekteringslov.

Transportministeren kan benytte bestemmelsen, når der er truffet beslutning om at undersøge et nyt baneanlæg eller ændringer af et bestående baneanlæg nærmere, f.eks. i form af en projekteringslov. Bestemmelsen vil også kunne udnyttes, såfremt der er truffet beslutning om at undersøge et anlægsprojekt nærmere på anden vis end i form af en projekteringslov, f.eks. via en politisk aftale.

Selvom der er givet transportministeren bemyndigelse til at projektere et givent anlægsprojekt enten

via projekteringslov eller via en politisk aftale, vil bestemmelsen dog først kunne benyttes, når der er udarbejdet et detaljeret anlægsprojekt.

Som eksempel på et planlagt anlægsprojekt, der ikke har en sådan fasthed, at bestemmelserne om fremrykket ekspropriation umiddelbart kan finde anvendelse, er banebetjeningen af Billund og Billund Lufthavn, jf. den foreslåede § 1, stk. 1, nr. 4, i det samtidige fremsatte lovforslag om projektering af nyanlæg og hastighedsopgraderinger af en række jernbanestrækninger på hovedbanen og regionalbanerne, hvor der endnu ikke er truffet beslutning om linjeføringen, eller hvilken type bane, der skal anlægges. I en sådan situation vil bestemmelsen om fremrykket ekspropriation først kunne finde anvendelse efter, at der er truffet politisk beslutning om hvilken linjeføring, der skal arbejdes videre med, og der foreligger en nærmere detaljeret beskrivelse af projektets linjeføring.

Anvendelse af bestemmelsen om fremrykket ekspropriation indebærer væsentlige retsvirkninger i den forstand, at den myndighed, der har ansvaret for projekteringen af et planlagt anlægsprojekt, vil have mulighed for at overtage hele ejendomme efter anmodning fra en lodsejer. Det er således hensigten, at bestemmelsen først vil kunne anvendes, når det konkrete anlægsprojekt har en sådan fast karakter, at det konkret vurderes, at projektet vil blive gennemført i praksis.

Der skal i den forbindelse foretages en konkret afvejning af to overordnede hensyn. På den ene side skal der tages hensyn til, at den myndighed, der har ansvaret for projekteringen af et planlagt anlæg, kun gennemfører nødvendige fremrykkede ekspropriationer, således at myndigheden ikke ender med at overtage et stort antal ejendomme til et projekt, der muligvis ikke bliver gennemført i sidste ende. På den anden side skal der tages hensyn til behovet for så tidligt som muligt at hjælpe de lodsejere, der er i en sådan særlig situation, f.eks. pga. sygdom, jf. nærmere nedenfor, og hvor overtagelse af deres ejendom er den mest hensigtsmæssige løsning.

Det vil således være transportministeren, der konkret vurderer, om et projekt har en sådan fast karakter, at anmodninger om fremrykket ekspropriation kan realitetsbehandles af den myndighed, der har ansvaret for projekteringen. I denne vurdering vil der kunne indgå en flerhed af momenter, herunder om der er vedtaget en projekteringslov for det planlagte anlægsprojekt, om der er indgået en politisk aftale, om der er taget endelig stilling til den konkrete linjeføring for det planlagte anlægsprojekt, om der er bevilget penge til fremrykkede ekspropriationer m.v. Der er ikke tale om en udtømmende opregning af forhold, der kan indgå i transportministerens konkrete vurdering. Det vil dog have formodningen for sig, at det i de situationer, hvor der er vedtaget en projekteringslov eller bevilget midler til fremrykkede ekspropriationer, kan anses for givet, at det planlagte anlægsprojekt vil blive gennemført.

Med den foreslåede regel i jernbanelovens § 2 e, stk. 1, får ejeren mulighed for at anmode om fremrykket ekspropriation.

Bestemmelsen vil således kun kunne findes anvendelse, såfremt ejendommen berøres særligt indgribende af projekteringen, dvs. at der er betydelig risiko for at ejendommen senere vil skulle totaleksproprieres eller skulle deleksproprieres i et omfang, som vil påføre ejeren af den pågældende ejendom væsentlige ulemper.

Fremrykket ekspropriation kan desuden kun komme på tale, såfremt der foreligger særlige tilfælde, dvs. at ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før de ordinære ekspropriationer. Særlige personlige grunde kan være sygdom, alder, familieforøgelse eller andre sociale årsager.

Desuden er det en betingelse, at ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår.

Der henvises i øvrigt til de særlige bemærkninger til den foreslåede bestemmelse i jernbanelovens § 2 e, stk. 1.

2.2.3 Fremrykket ekspropriation og grundlovens § 73

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

Med den foreslåede bestemmelse i jernbanelovens § 2 e skabes således i overensstemmelse med grundlovens § 73 en lovhjemmel til at erhverve de fornødne arealer til de konkrete baneprojekter. Fremrykket ekspropriation kan dog kun komme på tale, såfremt ejeren af den pågældende ejendom anmoder om det, jf. den foreslåede bestemmelse i jernbanelovens § 2 e, stk. 1. Der er tale om fremrykket ekspropriation, idet det er forventningen, at den pågældende ejendom i anlægsfasen vil skulle eksproprieres.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget medfører ikke i sig selv økonomiske konsekvenser for staten, idet der alene er tale om indførelse af generelle hjemler i jernbaneloven til nedlæg af forbud, pålæg af byggelinjer og mulighed for fremrykket ekspropriation. Disse hjemler er ikke tilknyttet konkrete projekter. Der vil således først være økonomiske konsekvenser i forbindelse med, at der bliver truffet politisk beslutning om at projektere et konkret anlæg.

Der er ikke økonomiske og administrative omkostninger for kommuner og regioner i forbindelse med lovforslaget.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ingen økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget medfører ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget har ingen EU-retlige konsekvenser.

8. Høring

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 27. januar 2014 til den 24. februar 2014 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer:

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.

9. Sammenfattende skema

Samlet vurdering af lovforslagets konsekvenser

	Positive konsekvenser/ mindreudgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	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	Ingen EU-retlige konsekvenser	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Der foreslås indsat et nyt kapitel 2 a i jernbaneloven. Kapitlet omhandler projektering af baner. Det forventes, at transportministeren vil delegere de foreslåede bestemmelser i jernbanelovens § 2 a - § 2 e til en styrelse under transportministeren eller delegere bestemmelserne til et selskab, oprettet ved lov, som har ansvaret for projektering af et konkret anlægsprojekt. Mulighed for delegation til et selskab oprettet ved lov, vil kræve udtrykkelig lovhjemmel, som i givet fald vil fremgå af lovgrundlaget for det pågældende selskab.

Til § 2 a

Som noget nyt foreslås med § 2 a indført en generel hjemmel til, at transportministeren kan pålægge byggelinjer på jernbaneområdet. Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.1.1 og 2.1.2.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* giver transportministeren bemyndigelse til at sikre gennemførelse af nye baneanlæg eller ændring af bestående baneanlæg ved at pålægge byggelinjer på berørte arealer.

For så vidt angår en nærmere beskrivelse af, hvornår bestemmelsen kan finde anvendelse henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.1.2.

Med bestemmelsen i *stk. 1* begrænses den periode, der kan pålægges byggelinjer for en periode af højst 10 år. Der skal således træffes en ny beslutning om byggelinjepålæg, hvis byggelinjerne ønskes opretholdt ud over denne periode. Byggelinjepålægget kan ved nyt pålæg forlænges én gang med yderligere op til 10 år.

Det er hensigten, at klagefristen vedrørende byggelinjepålæg skal være 4 uger for at skabe overensstemmelse med de bestemmelser om byggelinjer, der findes i projekteringslovene på området. Transportministeren fastsætter regler om klagefrister med hjemmel i jernbanelovens § 24 c, stk. 2.

Bestemmelsen i *stk. 2* beskriver retsvirkningerne af byggelinjepålægget. Byggelinjerne medfører, at lodsejeren ikke uden transportministerens tilladelse må opføre ny bebyggelse, opføre tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretage væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføre nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etablere andre anlæg og indretninger af blivende art, der ligger inden for byggelinjerne.

Byggelinjerne er dog ikke til hinder for, at der foretages almindelig istandsættelse og vedligeholdelse, herunder tidssvarende modernisering af eksisterende bygninger og anlæg. Byggelinjerne er heller ikke til hinder for salg af ejendommen eller optagelse af lån mod sikkerhed i ejendommen, f.eks. kreditforeningsslån eller boliglån i bank.

Byggelinjepålæg på en ejendom til sikring af bygningen af baneanlægget anses som en almindelig regulering af ejendomsretten og er som sådan principielt erstatningsfri for det offentlige. Byggelinjepålæg er således generelle og er som udgangspunkt ikke så intensive, at de kan anses for at udgøre ekspropriative indgreb.

I tilfælde, hvor byggelinjerne virker særligt indgribende, har en ejer af et areal, der pålægges byggelinjer, dog adgang til under visse nærmere betingelser at begære sin ejendom helt eller delvis overtaget af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen, mod erstatning, jf. de i § 2 d, stk. 1-3, foreslåede bestemmelser.

Bestemmelsen svarer i det væsentlige til §§ 34-35 i lov om offentlige veje.

Til § 2 b

Som noget nyt foreslås indført en generel hjemmel til, at transportministeren som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer kan nedlægge forbud mod, at der på et areal, der berøres af det i § 2 a nævnte anlæg, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 2 a, stk. 2.

Med den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* gives transportministeren hjemmel til, som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer at nedlægge forbud mod bebyggelse på arealer, som vil blive berørt af anlægget. Forbudsperioden har kun gyldighed et år og kan ikke forlænges. Bestemmelsen giver mulighed for midlertidigt at hindre byggeri i tilfælde, hvor der endnu ikke er pålagt byggelinjer, og hvor der påtænkes gennemført foranstaltninger, som nævnt i den foreslåede § 2 a, stk. 2.

Det er hensigten, at klagefristen vedrørende byggelinjepålæg skal være 4 uger for at skabe overensstemmelse med de bestemmelser om byggelinjer, der findes i projekteringslovene på området. Transportministeren fastsætter regler om klagefrister med hjemmel i jernbanelovens § 24 c, stk. 2.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* pålægges kommunen som den myndighed, der udsteder byggetilladelse, at underrette transportministeren om planlagt nybyggeri på ejendomme, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af anlægget. Hvis transportministeren ikke inden to måneder efter indberetningen fra kommunen har nedlagt forbud, kan kommunen udstede byggetilladelse. En kommune bliver typisk informeret om et kommende anlægsprojekt, enten i forbindelse med høringen om et projekteringslovforslag, eller i forbindelse med VVM-processen for det pågældende anlægsprojekt. Transportministeren vil tilstræbe hurtigst muligt at tage stilling til, om der skal nedlægges forbud efter en kommunes indberetning.

I *stk. 3* fastsættes det, at klage over et nedlagt forbud som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde at beslutte at give klagen opsættende virkning. Opsættende virkning vil kunne gives, såfremt det er helt urimeligt, at en lodsejer ikke kan få mulighed fortsætte et planlagt byggeri. Et andet forhold, der indgår i den konkret vurdering er, om projekteringsmyndigheden utvivlsomt har brug for det pågældende areal, eller om projektet eventuelt kan rykkes for at skabe plads til det planlagte byggeri.

Bestemmelsen svarer i det væsentlige til § 36 i lov om offentlige veje.

Til § 2 c

Som noget nyt foreslås, som følge af de nye regler om byggelinjer, regler om offentliggørelse og meddelelse af byggelinjepålæg.

Den foreslåede *stk. 1* fastsætter, at der skal ske offentliggørelse af pålæg af byggelinjer, og at der skal ske meddelelse i lokale medier eller lignende til ejere og brugere af ejendomme, der direkte berøres af pålægget. Som konsekvens heraf skal transportministeren oplyse om beliggenheden af byggelinjer på de pågældendes ejendomme.

Ved meddelelse i lokale medier eller lignende menes, at projekteringsmyndigheden kan vælge at offentliggøre oplysninger om pålæg af byggelinjer i det medie, som efter en konkret vurdering findes at være bedst egnet til at ramme den relevante målgruppe, dvs. ejere og brugere af de ejendomme, hvor der pålægges byggelinjer. Med henblik på at sikre, at projekteringsmyndigheden når ud til de relevante lodsejere med oplysningerne, er det afgørende, at der er fleksibel adgang til at vælge den bedst egnede offentliggørelsesform, f.eks. lokale aviser, radio, hjemmesider el.lign.

Det skal bemærkes, at denne fleksible adgang til at vælge den bedst egnede offentliggørelsesform ved meddelelser til ejere og brugere af ejendomme også findes på vejområdet.

I medfør af *stk. 2* skal byggelinjepålæg tinglyses, dog først når klagefristen er udløbet, og der er truffet afgørelse i forbindelse med eventuel klage. Som nævnt i bemærkningerne til den foreslåede § 2 a, er det hensigten, at klagefristen sættes til 4 uger. Tinglysningen er af oplysende karakter, jf. bemærkningerne nedenfor til *stk. 4*, hvoraf det fremgår, at gyldighedsvirkningen af et byggelinjepålæg er knyttet til offentliggørelsen.

Stk. 3 fastsætter, at klager over pålæg af byggelinje som hovedregel ikke har opsættende virkning, men at klagemyndigheden har mulighed for i konkrete tilfælde at beslutte at give klagen opsættende virkning. Opsættende virkning vil kunne gives, såfremt det er helt urimeligt, at en lodsejer ikke kan få mulighed fortsætte et planlagt byggeri. Et andet forhold, der indgår i den konkret vurdering er, om projekteringsmyndigheden utvivlsomt har brug for det pågældende areal, eller om projektet eventuelt kan rykkes for at skabe plads til det planlagte byggeri.

I *stk. 4* fastsættes, at byggelinjepålæg, der er offentliggjort, skal respekteres af såvel ejendommenes ejere som af andre rettighedshavere, uanset hvornår deres rettigheder er erhvervet. Gyldighedsvirkningen af byggelinjepålæg 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 byggelinjer efter § 2 a, *stk. 1*, vil komme i strid med byggelinjebestemmelsen. Såfremt en bygherre handler i strid med et nedlagt byggelinjepålæg, vil transportministeren senere kunne anmode om, at det pågældende byggeri fjernes.

Bestemmelsen svarer i det væsentligste til § 37 i lov om offentlige veje.

Til § 2 d

Som noget nyt foreslås en generel hjemmel til, at transportministeren efter anmodning fra ejeren af arealer, der er pålagt byggelinjer, under visse omstændigheder kan overtage arealet.

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* kan ejeren af et areal, der er pålagt byggelinjer efter § 2 a, stk. 1, forlange arealet overtaget af transportministeren mod erstatning, hvis den pågældende afskæres fra en udnyttelse af arealet, der er økonomisk rimelig og forsvarlig under hensyn til ejendommens beliggenhed og øvrige beskaffenhed, og som svarer til den udnyttelse, der finder sted af tilgrænsende eller omliggende arealer. Alle omkostninger hertil afholdes af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen.

Den retsbeskyttelse, bestemmelsen i *stk. 1* giver grundejerne, er således begrænset til situationer, hvor arealet ikke kan udnyttes på en økonomisk forsvarlig måde. Som eksempel på et tilfælde, hvor arealet 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 arealet 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.

Ifølge den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* kan ejeren af et areal, der i væsentligt omfang er pålagt byggelinjer efter § 2 a, stk. 1, kræve, at transportministeren overtager arealet mod erstatning, når byggelinjerne 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, familiemæssige eller af andre sociale grunde ønsker at afhænde ejendommen for at flytte til et andet sted. Erhvervsvirksomheder, der drives i selskabsform, vil i visse tilfælde ligeledes kunne opfylde kriteriet om »særlige personlige grunde«. De »særlige personlige grunde« vil i sådanne tilfælde kunne foreligge hos ledelsen af den pågældende virksomhed. For erhvervsvirksomheder vil kriteriet om en særlig personlig grund ligeledes kunne opfyldes, hvis erhvervsvirksomheden lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer.

Kravet om, at byggelinjerne skal omfatte et areal, der i »væsentligt omfang« er pålagt byggelinjer efter § 2 a, stk. 1, sigter til den situation, hvor det vurderes, at der er risiko for, at den pågældende ejendom totaleksproprieres eller eksproprieres delvist i større omfang i forbindelse med projektets gennemførelse. Der skal således på det tidspunkt, hvor anmodningen om overtagelse fremsættes, i hvert enkelt tilfælde foretages en konkret vurdering af byggelinjernes betydning for arealet eller ejendommen, baseret på den viden, der er om baneanlæggets udformning på dette tidspunkt. Vurderingen vil være afhængig af, om der er tale om en beboelsesejendom eller en erhvervsejendom, og om den pågældende ejendom består af én eller flere lodder.

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

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

Efter den foreslåede bestemmelse i *stk. 3* kan ejeren af en ejendom, hvor arealet, der er omfattet af byggelinjepålægget, kun udgør en mindre del, kræve hele ejendommen overtaget mod erstatning. Det forudsættes dog, at den tilbageværende del af ejendommen bliver så lille eller af en sådan beskaffenhed, at ejendommen ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares som en selvstændig ejendom eller udnyttes på en rimelig måde.

Ifølge den foreslåede bestemmelse i *stk. 4* kan ejeren påklage transportministerens afgørelse til ekspropriations- og taksationsmyndigheder, der er nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, hvis transportministeren afslår ejerens anmodning om overtagelse efter *stk. 1-3*, eller hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse.

Der er således mulighed for en uvildig prøvelse af transportministerens afgørelse ved de uafhængige ekspropriations- og taksationsmyndigheder.

Ekspropriations- og taksationsmyndighederne afgør, om ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og fastsætter i så fald erstatning for arealets overtagelse efter § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Det fremgår bl.a. af de nævnte bestemmelser i vejloven, at erstatningen skal fastsættes efter lovgivningens almindelige regler, samt at der ved erstatningens fastsættelse kan ske afkortning i den forøgelse i værdi, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå.

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

Til § 2 e

Der foreslås indført en ny bestemmelse om fremrykket ekspropriation, tidligere kaldet forlods overtagelse. Der henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.1 til 2.2.3.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 1* indebærer, at transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra ejeren, selvom der ikke er nedlagt byggelinjer, på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen, kan overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer.

For så vidt angår en nærmere beskrivelse af, hvornår bestemmelsen kan finde anvendelse henvises til de almindelige bemærkninger, afsnit 2.2.2.

Ved »særligt indgribende« sigtes til en situation, hvor transportministeren vurderer, at der er en betydelig risiko for, at den pågældende ejendom senere vil blive totaleksproprieret. Det vil ikke være et krav, at det forventes, at ejendommen vil skulle totaleksproprieres. Det vil derfor kunne komme på tale, hvis de øvrige betingelser er opfyldt, at staten overtager et areal, selv om ejendommen kun delvist forventes eksproprieret, eller hvis ejeren påføres væsentlige ulemper i forbindelse med aktivitetens gennemførelse. Det indebærer, at den forventede delvise ekspropriation eller de ulemper, som aktiviteten indebærer, skal have et betydeligt omfang.

Selv om kravet om, at ejendommen skal berøres særligt indgribende af aktiviteten, er opfyldt, skal også betingelsen om, at der skal være tale om et »særligt tilfælde« være opfyldt, førend transportministeren kan ekspropriere de pågældende ejendomme på et tidspunkt før de ordinære ekspropriationer. Som eksempler på »særlige tilfælde« kan nævnes, at en fremrykket ekspropriation kan afværge væsentlige økonomiske konsekvenser, f.eks. hvis en erhvervsvirksomhed lider et betydeligt indtægtstab, hvis der ikke sker ekspropriation før de ordinære ekspropriationer. Et andet særligt tilfælde kan være, hvis ejeren har særlige personlige årsager til at ønske ejendommen overtaget før tidspunktet for den ordinære ekspropriation. Særlige personlige årsager kan f.eks. være sygdom, alder, familieførøgelse eller andre sociale årsager. Forventede ændringer i ejendomspriserne kan ikke i sig selv anses for at udgøre en væsentlig økonomisk konsekvens.

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

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

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

Efter *stk. 3* fastsættes erstatningen i henhold til reglerne herom i lov om offentlige veje, jf. § 51, stk. 1 og stk. 2. Det fremgår bl.a. af de nævnte bestemmelser i vejloven, at erstatningen skal fastsættes efter

lovgivningens almindelige regler, samt at der ved erstatningens fastsættelse kan ske afkortning i den forøgelse i værdi, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. juni 2014.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1249 af 11. november 2010, som ændret ved lov nr. 612 af 18. juni 2012 og § 1 i lov nr. 613 af 18. juni 2013, foretages følgende ændringer:

§ 2. Loven gælder for al jernbanevirksomhed og jernbaneinfrastrukturforvaltning, jf. dog stk. 2-4.

Stk. 2. Loven gælder, bortset fra § 5, § 6, stk. 1, og § 7, for letbaner, herunder metro. Transportministeren bemyndiges til at fastsætte særlige regler om forhold vedrørende letbaner.

Stk. 3. Bestemmelserne i kapitel 4 og 5 gælder alene for jernbanevirksomhed, som udføres på statens jernbaneinfrastruktur samt infrastruktur ejet af A/S Storebæltsforbindelsen og A/S Øresundsforbindelsen.

Stk. 4. Transportministeren kan bestemme, at kapitel 4 og 5 tillige helt eller delvis skal gælde for nærmere angivne enkelte baneafsnit eller skal gælde for al jernbanevirksomhed.

1. Efter § 2 indsættes som nyt *kapitel*:

»Kapitel 2 a

Projektering af baner

§ 2 a. Transportministeren kan pålægge byggelinjer, når det er nødvendigt for at sikre gennemførelsen af nye baneanlæg eller ændringer af bestående baneanlæg. Byggelinjer kan pålægges for en periode af højst 10 år. Byggelinjepålægget kan én gang ved et nyt pålæg forlænges med yderligere op til 10 år.

Stk. 2. På arealer, der ligger inden for byggelinjen, må der ikke uden tilladelse fra transportministeren opføres ny bebyggelse, tilbygning til eksisterende bebyggelse, foretages væsentlige forandringer i eksisterende bebyggelse, genopføres

nedbrændt eller nedrevet bebyggelse eller etableres andre anlæg og indretninger af blivende art.

§ 2 b. Transportministeren kan, som en midlertidig foranstaltning forud for et eventuelt pålæg af byggelinjer, nedlægge forbud mod, at der på et areal, der berøres af de anlæg, der er nævnt i § 2 a, stk. 1, foretages de foranstaltninger, der er nævnt i § 2 a, stk. 2. Et sådant forbud kan nedlægges for et tidsrum af 1 år og kan ikke nedlægges mere end én gang.

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

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

§ 2 c. Transportministeren skal i lokale medier eller lignende offentliggøre byggelinjepålæg efter § 2 a, stk. 1. Transportministeren skal endvidere sende meddelelse til de ejere og brugere, hvis ejendomme direkte berøres af pålægget, og hvis adkomst fremgår af tingbogen.

Stk. 2. Byggelinjepålægget skal tinglyses med angivelse af hjemmel, når fristen for klage er udløbet, og der er truffet afgørelse i en eventuel klagesag.

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

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

Stk. 5. Forinden byggearbejder iværksættes på et areal, hvorpå der er pålagt byggelinjer i henhold til § 2 a, stk. 1, skal bygherren indhente oplysning hos transportministeren om, hvorvidt arbejdets udførelse vil komme i strid med byggelinjepålægget.

§ 2 d. Hvis ejeren af et areal, der er pålagt bygge-
linjer efter § 2 a, stk. 1, 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 tilgrænsende eller omliggende
arealer, kan ejeren på ethvert tidspunkt kræve, at
transportministeren på vegne af den myndighed
eller det selskab oprettet ved lov, som har ansva-
ret for projekteringen, overtager arealet mod erstat-
ning. Myndigheden henholdsvis selskabet afholder
alle omkostninger hertil.

Stk. 2. Ejeren af et areal, der i væsentligt omfang
er pålagt byggelinjer efter § 2 a, stk. 1, kan på
ethvert tidspunkt desuden kræve, at transportmini-
steren på vegne af den myndighed eller det selskab
oprettet ved lov, som har ansvaret for projekterin-
gen, overtager arealet mod erstatning, når bygge-
linjerne hindrer afhændelse af arealet på normale
vilkår, og ejeren af særlige personlige grunde øn-
sker at afstå arealet før det tidspunkt, hvor der kan
foretages ekspropriation.

Stk. 3. Udgør det areal, der er pålagt byggelinjer
efter § 2 a, stk. 1, kun en del af en ejendom, kan
ejeren kræve hele ejendommen overtaget, hvis den
tilbageværende del af ejendommen bliver så lille
eller af en sådan beskaffenhed, at ejendommen
ikke skønnes hensigtsmæssigt at kunne bevares
som selvstændig ejendom eller udnyttes på rimelig
måde. Tilsvarende gælder, hvis byggelinjepålægget
hindrer afhændelse af hele ejendommen på norma-
le vilkår i de situationer, der er nævnt i stk. 2.

Stk. 4. Afslår transportministeren ejerens anmod-
ning om overtagelse efter stk. 1-3, eller opnås der
ikke enighed om erstatningens størrelse, kan eje-
ren påklage transportministerens afgørelse til de
ekspropriations- og taksationsmyndigheder, der er
nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved
ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ekspro-
priations- og taksationsmyndighederne afgør, om
ejerens krav efter stk. 1-3 skal imødekommes, og
fastsætter i så fald erstatning for arealets overtagel-
se efter § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje.

Stk. 5. Afgørelser efter stk. 1-3, der kan påklages
efter stk. 4, kan ikke indbringes for domstolene,
før klageadgangen er udnyttet. Søgsmål skal være

anlagt inden for seks måneder, efter at klagemyndighedens afgørelse er kommet frem til klageren.

§ 2 e. Transportministeren kan på vegne af den myndighed eller det selskab oprettet ved lov, som har ansvaret for projekteringen af nye baneanlæg eller ændring af bestående baneanlæg, efter anmodning fra ejeren i særlige tilfælde overtage en ejendom, der berøres særligt indgribende af en projekteringsaktivitet, der udføres af myndigheden eller selskabet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer, såfremt ejendommen ikke kan afhændes på normale vilkår. Myndigheden henholdsvis selskabet afholder alle omkostninger hertil.

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

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

§ 2

Loven træder i kraft den 1. juni 2014.