

jekteringen (uanset om der pålægges byggelinjer). Der henvises herved til bemærkningerne til §§ 2-6.

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 køberpotentialet til ejendomme, der er beliggende, hvor nye infrastruktur anlæg er på tale, er mindre, end det ellers ville have været.

Lovforslaget giver derfor transport- og energiminister muligheden 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 det er blevet endeligt besluttet at ekspropriere ejendommen til brug for anlæg.

Det er hensigten, at Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger vil blive bemyndiget til at udøve kompetencen til at afgøre, om en overtagelsesbegæring skal imødekommes. Der henvises i øvrigt til bemærkningerne til §§ 2-6.

Tabel 1. Trafikstyrelsens meromkostninger til projektering m.v.

Mio. kr. (prisniveau 2007)	2007	2008	2009	2010	I alt
Løn	7	7	7	1	22
Øvrige omkostninger	53	84	70	5	212
I alt	60	91	77	6	234

8.2 Udgifter til forlods overtagelse

Det forventes, at det vil være Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger, der efter delegation fra transport- og energiministeren skal afgøre ansøgninger om forlods overtagelse. Det er imidlertid Banedanmark, der som infrastrukturforvalter overtager ejendommene, når de er overtaget af staten.

Tabel 2. Banedanmarks merudgifter til forlods overtagelse

År (prisniveau 2007)	2007	2008	2009	2010
Bevilling (mio. kr.)	25	15	10	5

Der er i tabel 2 tale om en skønnet udgift til forlods overtagelse. Udgiften i 2010 er estimeret ud fra en forventning om, at ekspropriation vil kunne påbegyndes medio 2010 på baggrund af en egentlig anlægslov.

9. Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner

Undersøgelser- og projekteringsarbejdet forestås af Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger og har således primært konsekvenser for staten. De berørte kommuner og regioner vil blive inddraget i projekteringsarbejdet i det nødvendige omfang. Projekterne vil derfor

8. Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner

De berørte lokale myndigheder vil blive inddraget i processen, men forventes ikke at blive påført nogen økonomiske konsekvenser som følge heraf. Herudover forventes de nedenfor nævnte udgifter.

8.1 Udgifter til projektering.

Trafikstyrelsen for Jernbane og Færger vil til gennemførelse af projektering, VVM-undersøgelser og pålæg af byggelinjer forventeligt få omkostninger på 234 mio. kr. (prisniveau 2007) i perioden 2007 – 2010, der fordeler sig på løn og øvrige omkostninger, som det fremgår af nedenstående tabel. Projektets størrelse betyder, at Trafikstyrelsens bevilling for denne periode skal forøges med i alt 234 mio. kr. Omkostningernes anslåede fordeling på finansår fremgår af tabel 1.

Det skønnes, at Banedanmarks bevilling på finansloven til udgifter til forlods overtagelse skal øges med nedenstående beløb. Skønnet er behæftet med stor usikkerhed. Udgifternes fordeling på finansår fremgår af tabel 2.

medføre mindre administrative konsekvenser for disse kommuner og regioner.

10. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgerne

Lovforslaget har ikke økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet og borgerne.

11. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ikke i sig selv nogen miljømæssige konsekvenser.

I forbindelse med projekteringen af både Nybygningsløsningen og 5. sporsløsningen vil der blive gennemført undersøgelser, der belyser projekternes på-