

UDKAST

Forslag

til

Lov om ophævelse af 35 love på Transportministeriets område

Ophævelse af love på jernbane- og havneområdet

§ 1

Lov nr. 71 af 23. maj 1873 om Bemyndigelse for Regjeringen til at meddele koncession paa forskellige jernbaneanlæg paa Sjælland og Falster ophæves.

§ 2

Lov nr. 72 af 23. maj 1873 om Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Benyttelse af forskellige Sidebaner til de jydske-fynske Statsbaner ophæves.

§ 3

Lov nr. 39 af 31. marts 1874 om en jernbane fra Vemb station til Lemvig eller dens havn ophæves.

§ 4

Lov nr. 44 af 04. maj 1875 om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig ophæves.

§ 5

Lov nr. 59 af 12. maj 1882 om Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Hou Havn over Odder til et Punkt paa Statsbanen mellem Skanderborg og Aarhus ophæves.

§ 6

Lov nr. 84 af 08. maj 1894 om Anlæg af en Statsbane fra Klampenborg til Helsingør m.m. ophæves.

§ 7

Lov nr. 88 af 08. maj 1894 om Anlæg og Drift af Private Jernbaner ophæves.

UDKAST

§ 8

Lov nr. 89 af 27. april 1900 om Forandring i Lov Nr. 88 af 8de Maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jernbaner ophæves.

§ 9

Lov nr. 156 af 27. maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m.v. ophæves.

§ 10

Lov nr. 185 af 20. marts 1918 om forskellige privatbaneanlæg ophæves.

§ 11

Lov nr. 223 af 11. juni 1954 om etablering af ny færgefart over Store-Bælt ophæves.

§ 12

Lov nr. 199 af 18. maj 1960 om anlæg af en statshavn på Rømø ophæves.

§ 13

Lov nr. 199 af 9. april 1986 om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg ophæves.

§ 14

Lov nr. 221 af 04. april 1990 om udbygning af færgeterminalen i Helsingør ophæves.

§ 15

Lov nr. 430 af 13. juni 1990 om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« ophæves.

§ 16

UDKAST

Lov nr. 337 af 1. maj 1996 om konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg ophæves.

§ 17

Lov nr. 1075 af 17. december 2002 om Bornholmstrafikken A/S ophæves.

§ 18

Lov nr. 1423 af 21. december 2005 om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner ophæves.

Ophævelse af love på vej- og broområdet

§ 19

Lov nr. 252 af 8. juni 1967 om visse hovedlandeveisstrækninger ophæves.

§ 20

Lov nr. 238 af 7. juni 1968 om visse hovedlandeveisstrækninger ophæves.

§ 21

Lov nr. 312 af 18. juni 1969 om hovedlandeveisstrækninger ophæves.

§ 22

Lov nr. 310 af 30. april 2008 om omklassificering af visse veje ophæves.

§ 23

Lov nr. 344 af 6. maj 2009 om anlæg af motorvej mellem Funder og Låsby (rute 15) ophæves.

§ 24

Lov nr. 523 af 26. maj 2010 om udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord ophæves.

§ 25

UDKAST

Lov nr. 524 af 26. maj 2010 om udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart ophæves.

§ 26

Lov nr. 525 af 26. maj 2010 om udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej ophæves.

§ 27

Lov nr. 526 af 26. maj 2010 om anlæg af motortrafikvej mellem Sønder Borup og Assentoft (sydlig omfartsvej ved Randers) ophæves.

§ 28

Lov nr. 528 af 26. maj 2010 om udbygning af Helsingørmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød ophæves.

§ 29

Lov nr. 1533 af 21. december 2010 om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge ophæves.

§ 30

Lov nr. 1534 af 21. december 2010 om anlæg af anden etape af Slagelse Omfartsvej ophæves.

§ 31

Lov nr. 1535 af 21. december 2010 om udbygning af Motorring 4 mellem Tåstrup og Frederikssundmotorvejen ophæves.

§ 32

Lov nr. 458 af 18. maj 2011 om anlæg af Nykøbing Falster Omfartsvej op-
hæves.

§ 33

UDKAST

Lov nr. 459 af 18. maj 2011 om anlæg af Nordlig Omfartsvej ved Næstved ophæves.

§ 34

Lov nr. 1608 af 26. december 2013 om anlæg af Holtebromotorvejen ophæves.

§ 35

Lov nr. 382 af 26. april 2017 om anlæg af Haderup Omfartsvej ophæves.

Ikrafttræden

§ 36

Loven træder i kraft den 1. januar 2026.

UDKAST

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse	
1.	Indledning
2.	Lovforslagets hovedpunkter
2.1.	Love på jernbane- og havneområdet, der foreslås ophævet
2.1.1.	<i>Lov nr. 71 af 23. maj 1873 om Bemyndigelse for Regjeringen til at meddele koncession paa forskellige jernbaneanlæg paa Sjælland og Falster</i>
2.1.1.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.1.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.2.	<i>Lov nr. 72 af 23. maj 1873 om Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Benyttelse af forskellige Sidebaner til de jydsk-fynske Statsbaner</i>
2.1.2.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.2.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.3.	<i>Lov nr. 39 af 31. marts 1874 om en jernbane fra Vemb station til Lemvig eller dens havn</i>
2.1.3.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.3.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.4.	<i>Lov nr. 44 af 4. maj 1875 om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig</i>
2.1.4.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.4.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>

UDKAST

2.1.5.	<i>Lov nr. 59 af 12. maj 1882 om Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Hou Havn over Odder til et Punkt paa Statsbanen mellem Skanderborg og Aarhus</i>
2.1.5.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.5.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.6.	<i>Lov nr. 84 af 8. maj 1894 om Anlæg af en Statsbane fra Klampenborg til Helsingør m.m.</i>
2.1.6.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.6.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.7.	<i>Lov nr. 88 af 8. maj 1894 om Anlæg og Drift af Private Jernbaner</i>
2.1.7.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.7.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.8.	<i>Lov nr. 89 af 27. april 1900 om Forandring i Lov Nr. 88 af 8de Maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jernbaner</i>
2.1.8.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.8.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.9.	<i>Lov nr. 156 af 27. maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m.v.</i>
2.1.9.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.9.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.10.	<i>Lov nr. 185 af 20. marts 1918 om forskellige privatbaneanlæg</i>
2.1.10.1	<i>Gældende ret</i>

UDKAST

2.1.10.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.11.	<i>Lov nr. 223 af 11. juni 1954 om etablering af ny færgefart over Store-Bælt</i>
2.1.11.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.11.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.12.	<i>Lov nr. 199 af 18. maj 1960 om anlæg af en statshavn på Rømø</i>
2.1.12.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.12.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.13.	<i>Lov nr. 199 af 9. april 1986 om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg</i>
2.1.13.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.13.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.14.	<i>Lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygning af færgeterminalen i Helsingør</i>
2.1.14.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.14.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.15.	<i>Lov nr. 430 af 13. juni 1990 om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«</i>
2.1.15.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.15.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>

UDKAST

2.1.16.	<i>Lov nr. 337 af 1. maj 1996 om konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg</i>
2.1.16.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.16.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.17.	<i>Lov nr. 1075 af 17. december 2002 om Bornholmstrafikken A/S</i>
2.1.17.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.17.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.1.18.	<i>Lov nr. 1423 af 21. december 2005 om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner</i>
2.1.18.1.	<i>Gældende ret</i>
2.1.18.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2	<i>Love på vej- og broområdet, der foreslås ophævet</i>
2.2.1.	<i>Lov nr. 252 af 8. juni 1967 om visse hovedlandeveisstrækninger</i>
2.2.1.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.1.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.2.	<i>Lov nr. 238 af 7. juni 1968 om visse hovedlandeveisstrækninger</i>
2.2.2.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.2.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.3.	<i>Lov nr. 312 af 18. juni 1969 om hovedlandeveisstrækninger</i>
2.2.3.1.	<i>Gældende ret</i>

UDKAST

2.2.3.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.4.	<i>Lov nr. 30. april 2008 om omklassificering af visse veje</i>
2.2.4.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.4.2	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.5.	<i>Lov nr. 344 af 6. maj 2009 om anlæg af motorvej mellem Funder og Låsby (rute 15)</i>
2.2.5.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.5.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.6.	<i>Lov nr. 523 af 26. maj 2010 om udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord</i>
2.2.6.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.6.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.7.	<i>Lov nr. 524 af 26. maj 2010 om udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart</i>
2.2.7.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.7.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.8.	<i>Lov nr. 525 af 26. maj 2010 om udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej</i>
2.2.8.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.8.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.9.	<i>Lov nr. 526 af 26. maj 2010 om anlæg af motortrafikvej mellem Sønder Borup og Assentoft (sydlig omfartsvej ved Randers)</i>

UDKAST

2.2.9.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.9.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.10.	<i>Lov nr. 528 af 26. maj 2010 om udbygning af Helsingørsmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød</i>
2.2.10.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.10.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.11.	<i>Lov nr. 1533 af 21. december 2010 om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge</i>
2.2.11.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.11.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.12.	<i>Lov nr. 1534 af 21. december 2010 om anlæg af anden etape af Slagelse Omfartsvej</i>
2.2.12.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.12.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.13.	<i>Lov nr. 1535 af 21. december 2010 om udbygning af Motorring 4 mellem Tåstrup og Frederikssundmotorvejen</i>
2.2.13.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.13.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.14.	<i>Lov nr. 458 af 18. maj 2011 om anlæg af Nykøbing Falster Omfartsvej</i>
2.2.14.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.14.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>

UDKAST

2.2.15.	<i>Lov nr. 459 af 18. maj 2011 om anlæg af Nordlig Omfartsvej ved Næstved</i>
2.2.15.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.15.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.16.	<i>Lov nr. 1608 af 26. december 2013 om anlæg af Holstebro-motorvejen</i>
2.2.16.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.16.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
2.2.17.	<i>Lov nr. 382 af 26. april 2017 om anlæg af Haderup Omfartsvej</i>
2.2.17.1.	<i>Gældende ret</i>
2.2.17.2.	<i>Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning</i>
3.	Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige
4.	Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.
5.	Administrative konsekvenser for borgerne
6.	Klimamæssige konsekvenser
7.	Miljø- og naturmæssige konsekvenser
8.	Forholdet til EU-retten
9.	Hørte myndigheder og organisationer m.v.
10.	Sammenfattende skema

1. Indledning

Det er et grundlæggende princip i dansk ret, at lovgivningen ikke bør indeholde overflødigt stof. Dette princip stemmer overens med regeringens fokus på regelsanering.

I efteråret 2023 blev der derfor igangsat et større regelforenklingsarbejde rettet mod forældede love på Transportministeriets område, herunder særligt ældre projekterings- og anlægslove. Regelforenklingsarbejdet førte til vedtagelsen af lov nr. 1476 af 10. december 2024 om ophævelse af 76 love på Transportministeriets område.

Transportministeriet har identificeret en række yderligere love, som vurderes at kunne ophæves, herunder ældre projekterings- og anlægslove.

På ministeriets område vedtages der løbende anlægslove, som bemyndiger transportministeren til at anlægge diverse infrastrukturprojekter. Forud for visse af disse anlægslove er der også vedtaget en projekteringslov. Fælles for disse anlægs- og projekteringslove er, at de ikke indeholder en bestemmelse om lovens ophævelse.

Det indebærer, at mange projekterings- og anlægslove fortsat er gældende, selvom det projekt, som projekterings- eller anlægsloven regulerer, er anlagt og har været i drift i mange år eller aldrig har været anlagt. De gamle projekterings- og anlægslove, der indgår i lovforslaget, er derfor i dag reelt indholdsløse. Det findes derfor hensigtsmæssigt formelt at ophæve lovene, selvom ophævelsen ikke vil have retsvirkninger i praksis.

Transportministeriet ønsker primært med lovforslaget at ophæve en række ældre projekterings- og anlægslove, der ikke længere er relevante eller ikke har fundet anvendelse, og dermed er forældede, da det projekt, som projekterings- eller anlægsloven regulerer, er anlagt og har været i drift i mange år eller aldrig er blevet anlagt. Dertil kommer, at det foreslås at ophæve en række andre forældede love, herunder love om nedlæggelse af jernbaneanlæg samt love vedrørende bemyndigelse til ekspropriationer eller arealerhvervelser til konkrete jernbaneanlæg.

Mange af de love, der foreslås ophævet, er af ældre dato. Transportministeriet vurderer, at bemyndigelserne i lovene, som ikke har fundet anvendelse, er forældede, og at de dermed ikke længere vil finde anvendelse.

En vedtagelse af lovforslaget vil reducere antallet af love, som formelt er gældende på Transportministeriets område. Vedtagelse af lovforslaget vil medføre, at i alt 35 love ophæves.

Det bemærkes i den forbindelse, at der i nyere anlægslove på Transportministeriets område, som er vedtaget i de seneste år, er bestemmelser om, hvordan loven kan ophæves (ved bekendtgørelse). Der er således sket fremtidssikring af den situation, der kendetegner anlægslove, nemlig at de som oftest mister deres relevans efter anlægsprojektet færdiggørelse.

Loven foreslås at træde i kraft den 1. januar 2026.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Love på jernbane- og havneområdet, der foreslås ophævet

2.1.1. Lov nr. 71 af 23. maj 1873 om Bemyndigelse for Regjeringen til at meddele koncession paa forskellige jernbaneanlæg paa Sjælland og Falster

2.1.1.1. Gældende ret

Det følger af lovens § 1, at regeringen bemyndiges til at meddele eneret til anlæg og drift af seks jernbaner på Sjælland og Falster:

- 1) en jernbane fra et punkt på den nordsjællandske jernbane, ikke nordligere end Hillerød, til Frederikssund,
- 2) en jernbane fra Hillerød gennem Gribskov til et punkt nord for nordvest for skoven;
- 3) en jernbane fra Roskilde til Hillerød;
- 4) en jernbane fra et punkt på den nordvestsjællandske jernbane mellem Holbæk og Kalundborg til Seirø Bugt eller et punkt på eller ved Sjællands odde i forbindelse med et havneanlæg sammesteds,
- 5) en jernbane fra Slagelse til Næstved,
- 6) en jernbane fra Nykøbing på Falster til et punkt på denne øs sydside, i forbindelse med et havneanlæg ved banens sydlige endepunkt

Det fremgår yderligere af lovens § 1, at bemyndigelsen gælder inden for et tidsrum af 80 år.

Af § 2 følger det blandt andet, at den, der erholder koncession på de nævnte jernbaneanlæg, skal forelægge indenrigsministeren fuldstændige planer til det pågældende anlæg.

Af § 3 fremgår det blandt andet, at omkostninger ved ekspropriationen til de nævnte jernbaneanlæg udredes af koncessionshaveren.

Det følger blandt andet af § 5, at koncession til de nævnte jernbaneanlæg kun kan meddeles på betingelse af, at anlægget åbnes for anvendelse senest tre år efter, at koncessionen er givet.

Ifølge § 7 forbeholdes der en ret for staten til efter udgangen af 1895 at overtage enhver af de nævnte jernbaner med de derpå hvilende forpligtelser.

2.1.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Eftersom bemyndigelsen er mere end 80 år gammel, og kun gælder inden for et tidsrum af 80 år, er bemyndigelsen ikke længere gældende. Det er på den baggrund Transportministeriets vurdering, at lovens bestemmelser er udnyttet i det omfang, man har ønsket det.

Såfremt jernbaneanlæggene på ny måtte blive relevante, vurderer Transportministeriet, at det desuagtet vil være nødvendigt, at der vedtages en ny hjemmel eller anvendes en anden hjemmel efter gældende regler.

Lovens § 7 udgør som nævnt under pkt. 2.1.1.1. retsgrundlaget for statens ret til at overtage privatbanernes infrastruktur. En ophævelse af loven vil derfor medføre en materiel ændring af gældende retstilstand, idet der dermed gives afkald på statens ret til vederlagsfrit ved privatbanernes nedlæggelse at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur. Såfremt der skulle opstå et behov for, at staten overtager jernbaneinfrastrukturen fra privatbanerne, forudsættes en overdragelse alligevel at skulle ske ved ny særskilt lovgivning, idet der i så fald også må forventes at skulle ske en justering af jernbaneloven.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.2. Lov nr. 72 af 23. maj 1873 om Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Benyttelse af forskellige Sidebaner til de jydsk-fynske Statsbaner

2.1.2.1. Gældende ret

Det følger af lovens § 1, at regeringen bemyndiges til at meddele eneret til anlæg og benyttelse af tre jernbaner:

- 1) en jernbane fra Odense over Kværndrup til Svendborg eller dens havn,

UDKAST

- 2) en jernbane fra Randers til Grenaa eller dens havn,
- 3) en jernbane fra Silkeborg til Herning

Finansieringen af de pågældende jernbaner fremgår af § 2.

Hjemmel til ekspropriation og afholdelse af udgifter i den forbindelse fremgår af § 3.

Det følger af § 4, at den, der erholder koncession på de nævnte jernbaneanlæg, skal forelægge en plan herfor for indenrigsministeren.

Ifølge § 8 forbeholdes der en ret for staten til efter udgangen af 1900 at overtage enhver af de nævnte jernbaner med de derpå hvilende forpligtelser.

Det fremgår af lovens § 1, at bemyndigelsen gælder indtil den 1. januar 1970.

2.1.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Loven omfatter jernbanestrækningerne Odense til Svendborg og Silkeborg til Herning, som er i drift i dag, samt jernbanestrækningen Randers til Grenaa, som er delvist nedlagt.

Da de omtalte jernbaneprojekter er blevet anlagt eller nedlagt, er det Transportministeriets vurdering, at lovens bestemmelser er udnyttet i det omfang, man har ønsket.

Eftersom bemyndigelsen gælder indtil den 1. januar 1970, er bemyndigelsen ikke længere gældende, hvorfor det endvidere er Transportministeriets vurdering, at loven er udtømt.

Lovens § 8 udgør som nævnt under pkt. 2.1.2.1. retsgrundlaget for statens ret til at overtage privatbanernes infrastruktur. En ophævelse af loven vil derfor medføre en materiel ændring af gældende retstilstand, idet der dermed gives afkald på statens ret til vederlagsfrit ved privatbanernes nedlæggelse at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur. Såfremt der skulle opstå et behov for, at staten overtager jernbaneinfrastrukturen fra privatbanerne, forudsættes en overdragelse alligevel at skulle ske ved ny særskilt lovgivning, idet der i så fald også må forventes at skulle ske en justering af jernbaneloven.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.3. Lov nr. 39 af 31. marts 1874 om en jernbane fra Vemb station til Lemvig eller dens havn

2.1.3.1. Gældende ret

Det følger af lovens § 1, at regeringen bemyndiges til at meddele eneret til anlæg og benyttelse af en jernbane fra Vemb Station til Lemvig eller dens havn.

Det fremgår yderligere af lovens § 1, at bemyndigelsen gælder indtil den 1. januar 1970.

Finansieringen af anlæg af jernbanen fremgår af § 2.

Ifølge § 3 forbeholdes der en ret for staten til efter udgangen af 1900 at overtage enhver af de nævnte jernbaner med de derpå hvilende forpligtelser.

2.1.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Da den omtalte jernbane er blevet anlagt, er det Transportministeriets vurdering, at lovens bestemmelser er udnyttet i det omfang, man har ønsket.

Eftersom bemyndigelsen gælder indtil den 1. januar 1970, er bemyndigelsen ikke længere gældende, hvorfor det endvidere er Transportministeriets vurdering, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.4. Lov nr. 44 af 4. maj 1875 om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig

2.1.4.1. Gældende ret

Det følger af lovens § 1, at regeringen bemyndiges til at meddele eneret til anlæg og drift af jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig:

1) en jernbane fra et punkt på den nordsjællandske jernbane til Tuborg Havn, såfremt såvel banen som havnen åbnes for den almindelige færdsel,

2) en jernbane fra Køge eller et punkt på den sydsjællandske jernbane i nærheden af Køge til Faxe med en sidebane over Storehedinge til Rødvig.

Det følger endvidere af lovens § 1, at bemyndigelsen gælder inden for et tidsrum af 80 år.

Ifølge lovens § 2 skal den, der erholder koncession på de pågældende jernbaneanlæg, forelægge en plan herfor til indenrigsministeren.

Af lovens § 3 fremgår det, at statens afholder ekspropriationsudgifterne.

Af lovens § 5 fremgår det, at koncession ikke kan meddeles senere end den 1. januar 1877 og kun på betingelse af, at jernbaneanlægget gøres færdigt og åbnes for benyttelse inden den 1. oktober 1879.

Det følger af lovens § 6, at der forbeholdes ret for staten til, efter 25 år efter at vedkommende jernbane er åbnet for den almindelige færdsel, at overtage den pågældende jernbane med de dertilhørende forpligtelser.

2.1.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Da de omtalte jernbaner er blevet anlagt, er det Transportministeriets vurdering, at lovens bestemmelser er udnyttet i det omfang, man har ønsket.

Eftersom bemyndigelsen er mere end 80 år gammel, og dermed ikke længere er gældende, er det endvidere Transportministeriets vurdering, at loven er udtømt.

Lovens § 6 udgør som nævnt under pkt. 2.1.4.1. retsgrundlaget for statens ret til at overtage privatbanernes infrastruktur. En ophævelse af loven vil derfor medføre en materiel ændring af gældende retstilstand, idet der dermed gives afkald på statens ret til vederlagsfrit ved privatbanernes nedlæggelse at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur. Såfremt der skulle opstå et behov for, at staten overtager jernbaneinfrastrukturen fra privatbanerne, forudsættes en overdragelse alligevel at skulle ske ved ny særskilt lovgivning, idet der i så fald også må forventes at skulle ske en justering af jernbaneloven.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.5. Lov nr. 59 af 12. maj 1882 om Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Hou Havn over Odder til et Punkt paa Statsbanen mellem Skanderborg og Aarhus

2.1.5.1. Gældende ret

Det følger af lovens § 1, at regeringen bemyndiges til at meddele eneret til anlæg og benyttelse af en jernbane fra Hou Havn over Odder til et punkt på statsbanen mellem Skanderborg og Aarhus.

Det fremgår blandt andet videre af § 1, at den pågældende jernbane skal have samme sporvidde som de jysk-fynske statsbaner, og, at indenrigsministeren bemyndiges til at træffe overenskomst med koncessionshaveren på banen om vilkårene for dennes tilslutning til statsbanen.

Reglerne for ekspropriation i forbindelse med anlæg af jernbanen fremgår af lovens § 2.

2.1.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Da den omtalte jernbane er blevet anlagt, er det Transportministeriets vurdering, at lovens bestemmelser er udnyttet i det omfang, man har ønsket.

Loven er således udtømt, og den er derfor reelt indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves

2.1.6. Lov nr. 84 af 8. maj 1894 om Anlæg af en Statsbane fra Klampenborg til Helsingør m.m.

2.1.6.1. Gældende ret

Det følger af lovens § 1, at indenrigsministeren bemyndiges til at anlægge en jernbane fra Klampenborg station forbi Skodsborg og Rungsted til Helsingør station samt til i den forbindelse at foretage udvidelsesarbejde på Københavns station, Hellerup station og Charlottenlund station.

Det fremgår yderligere af § 1, at jernbanen anlægges som dobbeltsporet på strækningen fra Klampenborg til Rungsted, at den øvrige strækning anlægges som enkeltsporet, og at jernbanen erholder samme sporvidde som de øvrige statsbaner.

Af lovens § 2 fremgår der et udgiftsloft for anlægget af jernbanen.

Af lovens § 3 fremgår hjemlen for ekspropriation i forbindelse med anlæg af jernbanen.

Det følger blandt andet af lovens § 5, at ministeren bemyndiges til at meddele Driftsselskabet for Gribskovbanen tilladelse til at forlænge denne jernbane fra Græsted til Gilleleje.

2.1.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Da de omtalte jernbaner er blevet anlagt, er det Transportministeriets vurdering, at lovens bestemmelser er udnyttet i det omfang, man har ønsket.

Derudover er bemyndigelsen mere end 130 år gammel, hvorfor det er Transportministeriets vurdering, at bemyndigelsen ikke længere er relevant, og at loven derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.7. Lov nr. 88 af 8. maj 1894 om Anlæg og Drift af Private Jernbaner

2.1.7.1. Gældende ret

Det følger af lovens § 1, at regeringen bemyndiges til meddele eneretsbevilling til anlæg og drift af en række private jernbaner. Derudover indeholder § 1 bestemmelser om sporvidde på de pågældende jernbaner.

De pågældende 29 jernbaner oplistes i lovens § 9.

Af lovens § 2 fremgår reglerne for ekspropriation i forbindelse med anlæg af de pågældende jernbaner.

I lovens § 4 fremgår det, at bemyndigelsen i henhold til loven gælder indtil den 1. januar 1990. Ved koncessions udløb, tilkommer det lovgivningsmagten at træffe bestemmelse om banernes fremtidige ordning og ejendomsforhold. Dette er reguleret ved lov om trafikselskaber § 15.

Af lovens § 5 fremgår det, hvilke bestemmelser eneretsbevillingerne skal indeholde. Blandt andet skal bevillingshaveren forelægge en plan for anlæg

af jernbanerne for indenrigsministeren, jernbanen skal åbnes for drift i hele sin udstrækning senest 4 år efter enerettens meddelelse mv.

Ifølge § 5, litra i, forbeholdes der en ret for staten til efter 25 år efter åbning at overtage enhver af de nævnte jernbaner med de derpå hvilende forpligtelser.

Af lovens § 6 fremgår det, hvilke bestemmelser eneretsbevillingerne derudover kan indeholde.

Af lovens § 7 fremgår det, at udgifter i forbindelse med tilsyn af jernbanerne afholdes af statskassen.

Det følger af lovens § 10, at koncession til anlæg og drift af de i § 9 nævnte jernbaner ikke kan meddeles efter den 1. april 1904.

2.1.7.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Da loven vedrører jernbanestrækninger, som er blevet anlagt og som er i drift i dag, samt jernbanestrækninger, som er nedlagt, er det Transportministeriets vurdering, at lovens bestemmelser er udnyttet i det omfang, man har ønsket.

Eftersom bemyndigelsen gælder indtil den 1. januar 1990, er bemyndigelsen ikke længere gældende, hvorfor det endvidere er Transportministeriets vurdering, at loven er udtømt.

Lovens § 5, litra a, udgør som nævnt under pkt. 2.1.7.1. retsgrundlaget for statens ret til at overtage privatbanernes infrastruktur. En ophævelse af loven vil derfor medføre en materiel ændring af gældende retstilstand, idet der dermed gives afkald på statens ret til vederlagsfrit ved privatbanernes nedlæggelse at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur. Såfremt der skulle opstå et behov for, at staten overtager jernbaneinfrastrukturen fra privatbanerne, forudsættes en overdragelse alligevel at skulle ske ved ny særskilt lovgivning, idet der i så fald også må forventes at skulle ske en justering af jernbaneloven.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.8. Lov nr. 89 af 27. april 1900 om Forandring i Lov Nr. 88 af 8de Maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jernbaner

2.1.8.1. Gældende ret

Loven vedrører anlæggelsen af en jernbane mellem Varde og Nørre Nebel. Loven er en ændringslov til den oven over under pkt. 2.1.7. nævnte lov nr. 88 af 8. Maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jernbaner.

Det følger af loven, at ordlyden af § 9 b, nr. 21 lov nr. 88 af 8. Maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jernbaner ændres: »En Jærnbane fra Nymindegab over Billum til Varde med Sidebane fra Billum til Esbjerg,» ændres til: »En Jærnbane fra Nørre-Nebel over Billum til Varde.«

2.1.8.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Da loven vedrører en jernbanestrækning, som er blevet anlagt, og som er i drift i dag, er det Transportministeriets vurdering, at lovens bestemmelser er udnyttet i det omfang, man har ønsket.

Derfor vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at denne lov ophæves.

2.1.9. Lov nr. 156 af 27. maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m.v.

2.1.9.1. Gældende ret

Det følger af lovens § 1, at ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at anlægge en række jernbaneanlæg:

- 1) at tilvejebringe dobbeltspor på banestrækningen Nyborg-Strib og i forbindelse hermed ved stationerne på nævnte strækning at lade udføre de deraf følgende forandringer og udvidelser,
- 2) at erhverve den Vejle-Give Jernbaneselskab tilhørende jernbane fra Vejle til Give, forsyne denne banestrækning med sværere overbygning m. v. og i forbindelse hermed at lade anlægge en jernbane fra Give over Thyregod og Brande til Herning,
- 3) at lade anlægge en jernbane fra Vigerslev over Brøndbyøster og Greve til Køge;
- 4) at lade anlægge en jernbane fra Funder over Brande, mellem Omvraa (Blaahøj) og Filskov samt over Grindsted til Bramminge,
- 5) at lade anlægge en jernbane fra Skern til Videbæk;

UDKAST

- 6) at lade anlægge en jernbane fra Næstved over Herlufmagle By, Glumsø, Sandby, Ringsted, Hvalsø, Skibby, Frederikssund og Slangerup til Hillerød.

Af lovens §§ 2 og 8 fremgår regler for ekspropriation i forbindelse med de pågældende jernbaneanlæg.

Af lovens §§ 3 og 4 fremgår et budget for arbejdet med anlæggelse af de pågældende jernbaner.

Det følger af lovens § 6, at regeringen bemyndiges til at meddele koncession til anlæg og drift af en række private jernbaner. De pågældende 51 jernbaner fremgår af § 6.

Af lovens § 7 fremgår bestemmelser for jernbanernes sporvidde. Det fremgår yderligere af § 7, at driften af jernbanerne kan ske ved damp eller elektricitet, hvor ikke andet er bestemt.

Efter lovens § 10 kan der meddeles eneretsbevilling indtil den 1. januar 2008. Ved enerettens udløb tilkommer det lovgivningsmagten at træffe bestemmelse om banernes fremtidige ordning og ejendomsforhold. Dette er reguleret ved lov om trafikkselskaber § 15.

I lovens § 11 fremgår det, hvilke bestemmelser eneretsbevillingerne skal indeholde. Blandt andet skal der være bestemmelser om, at bevillingshaveren skal fremlægge en plan for anlæg af de pågældende jernbaner for ministeren, at bevillingshaveren afholder udgifterne med tilsyn af de pågældende jernbaneanlæg, at jernbanerne skal åbnes for drift i hele sin udstrækning senest 4 år efter enerettens meddelelse mv.

Ifølge § 11, litra i forbeholdes der en ret for staten til efter 25 år efter åbning at overtage enhver af de nævnte jernbaner med de derpå hvilende forpligtelser.

I lovens § 12 fremgår det derudover, hvilke bestemmelser eneretsbevillingerne kan indeholde.

Det fremgår af § 13, at eneret til at anlægge de i § 6 nævnte jernbaner ikke kan meddeles efter den 1. april 1925.

2.1.9.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlæg og drift af de omfattede jernbaner formodes at været foretaget i det omfang, man har ønsket med loven.

Eftersom bemyndigelsen gælder indtil den 1. april 1925, er bemyndigelsen ikke længere gældende, hvorfor det er Transportministeriets vurdering, at loven er udtømt.

Lovens § 11, litra a, udgør som nævnt under pkt. 2.1.9.1. retsgrundlaget for statens ret til at overtage privatbanernes infrastruktur. En ophævelse af loven vil derfor medføre en materiel ændring af gældende retstilstand, idet der dermed gives afkald på statens ret til vederlagsfrit ved privatbanernes nedlæggelse at overtage den pågældende jernbaneinfrastruktur. Såfremt der skulle opstå et behov for, at staten overtager jernbaneinfrastrukturen fra privatbanerne, forudsættes en overdragelse alligevel at skulle ske ved ny særskilt lovgivning, idet der i så fald også må forventes at skulle ske en justering af jernbaneloven.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.10. Lov nr. 185 af 20. marts 1918 om forskellige privatbane-anlæg

2.1.10.1. Gældende ret

Ifølge lovens § 1 bemyndiges regeringen til at meddele eneretsbevilling til anlæg og drift af en række private jernbaner. De 42 jernbaneanlæg fremgår af § 1.

I lovens § 2 fremgår reglerne for ekspropriation i forbindelse med anlæg af de nævnte jernbaner.

I lovens §§ 3 og 4 fremgår finansieringen, herunder tilskud fra staten, af de pågældende jernbaneanlæg.

Ifølge lovens § 5 kan eneret til anlæg og drift af de i loven nævnte jernbaner ikke meddeles efter den 1. april 1935.

2.1.10.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlæg og drift af de omfattede jernbaner formodes at været foretaget i det omfang, man har ønsket med loven.

Eftersom bemyndigelsen gælder indtil den 1. april 1935, er bemyndigelsen ikke længere gældende, hvorfor det er Transportministeriets vurdering, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.11. Lov nr. 223 af 11. juni 1954 om etablering af ny færgefart over Store-Bælt

2.1.11.1 Gældende ret

Ifølge lovens § 1 bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til at anlægge de for etablering af en ny, af statsbanerne dreven færgefart over Storebælt med særligt henblik på overførsel af motorkøretøjer, fornødne færgehavne med tilhørende bygninger o. lign., på sjællandssiden beliggende i Revkrogen syd for Halsskov Odde og på fynssiden beliggende nord for Knudshoved, samt til at lade anskaffe en til overførsel af motorkøretøjer indrettet færge.

Ligeledes bemyndiges ministeren i § 2 til at anlægge veje udelukkende for kørsel med motorkøretøjer på Sjælland fra et punkt på hovedvej nr. 1 til færgehavnen i Revkrogen samt på Fyn fra hovedvej nr. 1 ved Hjulbyviadukten til færgehavnen på Knudshoved, at anlægge de parkerings- og ventepladser m.v., som af ministeren skønnes påkrævede af hensyn til færgefarterne over Storebælt, at foretage de forlægninger og ændringer i det bestående vejnet, som nødvendiggøres ved de omhandlede anlæg samt efter aftale med byrådene i Korsør og Nyborg at lade udføre andre vej- og broanlæg, der af ministeren kan anerkendes som påkrævede for at tilvejebringe tilfredsstillende forbindelser gennem disse byer til færgefarterne og de ovennævnte motorveje.

Ligeledes bemyndiges ministeren med lovens § 3 til at erhverve - om fornødent ved ekspropriation i henhold til reglerne i forordning af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6 af 10. januar 1928 - de arealer m.v., der udkræves til gennemførelsen af de i §§ 1 og 2 omhandlede anlæg m.v.

Lovens § 4 fastsætter, at midlerne til statens udgifter ved gennemførelsen af de i § 1 omhandlede anlæg og foranstaltninger bevilges på de årlige finanslove, og at udgifterne til de i § 2 nævnte anlæg afholdes af vejfonden i henhold til motorafgiftslovens § 9, stk. 2, idet dog ministeren efter forhandling med amts- og byrådene fastsætter de bidrag, som vedkommende amts- og købstadkommuner bør yde til vejanlæggene. På samme måde fastsættes,

hvilke anlæg der i henhold til § 2 skal overtages til fremtidig vedligeholdelse af de pågældende amtskommuner og hvilke af købstadkommunerne.

Sidst fastsætter lovens § 5, at de grundarealer, der anvendes til de af loven omfattede anlæg eller forbeholdes til senere udvidelse af samme, fritages, for alle skatter, afgifter og byrder - så længe de benyttes i dette øjemed - og de på arealerne til anlæggenes brug opførte bygninger fritages indtil videre for alle skatter, afgifter og byrder til staten.

2.1.11.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I 1954 blev det besluttet at etablere en ny overfart for bilfærger mellem Halsskov og Knudshoved. Færgeoverfarten på Storebælt ophørte som følge af etableringen af Storebæltsforbindelsen, der åbnede for tog i 1997 og for biler i 1998, hvorfor det er Transportministeriets vurdering, at loven har udtømt sit indhold og dermed er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.12. Lov nr. 199 af 18. maj 1960 om anlæg af en statshavn på Rømø

2.1.12.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til for statskassens regning at lade anlægge en fiskerihavn ved Havneby på Rømø og til at lade havnen forvalte som statshavn under vandbygningsvæsenet.

Ifølge lovens § 2 bemyndiges ministeren til, om fornødent ved ekspropriation efter reglerne i forordningen af 5. marts 1845, jfr. lov nr. 6 af 10. januar 1928, at erhverve de nødvendige arealer til det pågældende anlæg for statskassens regning.

Efter lovens § 4 fritages de pågældende havneanlæg for stempel- og tinglysningsafgifter samt alle andre afgifter til det offentlige.

Af lovens § 4 fremgår det, at udgifterne til de i § 1 nævnte anlæg bevilges på finansloven.

2.1.12.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det nævnte havneprojekt er blevet anlagt, og havnen drives i dag som kommunal selvstyrehavn ejet af Tønder Kommune.

Transportministeriet vurderer derfor, at bemyndigelsen ikke længere er relevant.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.13. Lov nr. 199 af 9. april 1986 om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg

2.1.13.1. Gældende ret

Med lovens § 1 bemyndiges ministeren for offentlige arbejder til at ombygge de eksisterende jernbanefærgelejer i Københavns frihavn med henblik på at skabe mulighed for anløb af større færgetyper, og til at afholde udgifterne til i nødvendigt omfang at udføre støjbeskyttelse ved afskærmning eller vinduesisolering langs godsbanen Københavns frihavn-Ryparken-Vigerslev på strækningen fra dennes krydsning med S-banesporene ved Vordingborggade til underføringen ved Valby Langgade og at indgå overenskomst med Københavns kommune om anlægs- og driftsmæssige løsninger på de vejtrafikale problemer, der kan være en følge af godsforbindelsens etablering.

Derudover fastslår lovens § 2, at ministeren kan, om fornødent ved ekspropriation, erhverve fast ejendom m.m., der er nødvendig til gennemførelse af ombygning af de eksisterende jernbanefærgelejer, som nævnt i § 1.

Med § 3 fastlægges det, at udgifterne forbundet med loven afholdes på finansloven.

2.1.13.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Loven blev udformet med det formål at etablere en færgeoverfart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg som led i et nyt godsforbindelsessystem, DanLink. DanLink var en godsforbindelse for jernbaner og færger imellem Sverige og Tyskland via Danmark. Færgeruten København-Helsingborg blev nedlagt, da Øresundsforbindelsen åbnede i år 2000.

På den baggrund vurderer Transportministeriet, at loven har udtømt sit indhold og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.14. Lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygning af færgeterminalen i Helsingør

2.1.14.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger trafikministeren til at foretage en række anlægsarbejder:

1) at anlægge to nye færgelejer uden for Søndre mole, at ombygge DSB's eksisterende leje 1 i Helsingør statshavn og at nedrive DSB's eksisterende terminalbygning,

2) at udbygge DSB's eksisterende opmarch-, til- og frakørselsarealer ved fornøden udflytning af den eksisterende kystindfatning langs dette område,

3) at etablere alle nødvendige tilslutningsanlæg samt bygnings-, landgangs- og øvrige til terminalfunktionerne hørende anlæg på de eksisterende og indvundne arealer,

4) foretage de forlægninger og andre ændringer i det eksisterende offentlige vejnet og andet, som er nødvendige på grund af terminalanlægget, og

5) at foretage de miljømæssige afværgeforanstaltninger, der måtte vise sig at være nødvendige af hensyn til det omgivende miljø

2.1.14.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Lovens formål er at samle terminalbetjeningen af DSB's og Scandinavian Ferry Lines' (SFL) færgefarter mellem Helsingør og Helsingborg i et fællesanlæg i tilslutning til statshavnens søndre Del.

Eftersom DSB ikke længere driver færgedrift, og der dermed ikke er en terminalbetjening, der kan samles, er det Transportministeriets vurdering, at lovens formål er udtømt, og at loven ikke længere er relevant.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.15. Lov nr. 430 af 13. juni 1990 om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim«

2.1.15.1. Gældende ret

Loven bemyndiger i § 1 transportministeren til at sælge de på færgeoverfarten Kalundborg-Århus indsatte færger »Peder Paars« og »Niels Klim«.

2.1.15.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

De pågældende færger er solgt, hvorfor det er Transportministeriets vurdering, at loven har udtømt sit indhold og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.16. Lov nr. 337 af 1. maj 1996 om konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg

2.1.16.1 Gældende ret

Med lovens § 1 bemyndiges transportministeren til at bringe ScandLines A/S' ret til at benytte færgeleje 1 og dele af opmarcharealet i Helsingør Havn til ophør. Efter bestemmelsens stk. 2 erstatter staten ScandLines A/S for det tab, der følger af, at retten bringes til ophør.

Ligeledes bemyndiges transportministeren i bestemmelsens stk. 2, til at træffe de fornødne foranstaltninger med henblik på denne færgefart, herunder foretage ændringer af færgeleje 1, opmarch-, til- og frakørselsforhold i færgeterminalen og vejvisning samt etablere til- og frakørsel til Færgevej, og tillade, at det nye rederi etablerer nye og ændrer eksisterende bygnings-, landgangs- og tilslutningsanlæg i havnen og færgeterminalen, og erhverve, om fornødent ved ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, den kommunale parkeringsplads ved Færgevej.

2.1.16.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Loven havde til formål at skabe mulighed for konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg. Muligheden er blevet udnyttet, og rettighe- den blev ophævet i 1997. Staten betalte erstatning for ophævelsen til den daværende operatør i 1998.

Ruten besejles i dag på kommercielle vilkår af Molslinjen under navnet Øresundslinjen.

Det er Transportministeriets vurdering, at loven har udtjent sit formål, og at den derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.17. Lov nr. 1075 af 17. december 2002 om Bornholmstrafikken A/S

2.1.17.1. Gældende ret

Med lovens § 1 bemyndiges transportministeren til, efter forelæggelse for Folketingets Finansudvalg, at stifte et aktieselskab ved navn Bornholmstrafikken A/S, hvis aktiekapital tegnes af staten.

Lovens § 2 fastlægger, at Bornholmstrafikken A/S overtager samtlige rettigheder og forpligtelser vedrørende den indskudte virksomhed.

Lovens § 3 fastsætter, at for lønmodtagere ansat i statsvirksomheden Bornholmstrafikken på tidspunktet for stiftelsen af selskabet finder lov om lønmodtageres retsstilling ved virksomhedsoverdragelse anvendelse.

Herudover bemyndiges transportministeren med lovens § 4 til at sælge aktierne i Bornholmstrafikken A/S og til, at der kan tegnes medarbejderaktier. Ligeså fastlægges det, at i tilfælde af, at selskabet ikke vinder det første gennemførte udbud af den samfundsbegrundede færgebetjening til og fra Bornholm, afhændes eller likvideres selskabet.

Lovens § 5 giver ministeren beføjelser til at fastsætte tidspunktet for lovens enkelte bestemmelsers ikrafttræden.

Herudover ophæver loven med § 6 lov nr. 272 af 23. maj 1973 om Bornholmstrafikken og lov nr. 258 af 6. juni 1985 om tjenestemandsansættelser ved Bornholmstrafikken.

Med lovens § 7 fastlægges retningslinjerne for selskabets bestyrelse.

Med lovens § 8 fastlægges det, at Bornholmstrafikken A/S tegner de for selskabet nødvendige forsikringer.

Herudover ændrer lovens § 9 lov nr. 398 af 2. juni 1999 om færgefart..

2.1.17.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Bornholmstrafikken A/S blev stiftet i juni 2004 for at sikre, at der var mindst en tilbudsgiver i det i 2004-2005 afholdte udbud af den samfundsbegrundede færgebetjening af Bornholm.

Bornholmstrafikken A/S blev sammen med Sydfynske A/S den 14. januar 2011 fusioneret med Danske Færger A/S med virkning fra 1. januar 2010, hvorved Bornholmstrafikken A/S og Sydfynske A/S blev opløst.

Danske Færger A/S blev efter fusionen ejet af staten ved Bornholmstrafikken Holding A/S (50 pct.) og Clipper Group A/S (50 pct.). Molslinjen købte i 2018 samtlige aktier i rederiet Danske Færger A/S og dermed også statens ejerskab gennem Bornholmstrafikken Holding A/S.

Det er derfor Transportministeriets vurdering, at loven har udtømt sit indhold og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.1.18. Lov nr. 1423 af 21. december 2005 om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner

2.1.18.1. Gældende ret

Lovens § 1, stk. 1, bemyndiger transportministeren til at nedlægge godsbanen Vojens-Haderslev.

Efter lovens § 1, stk. 2, bemyndiges transportministeren til at nedlægge Holbæk havnebane, Horsens havnebane, Nykøbing Falster havnebane, Odense havnebane og Aalborg havnebane.

2.1.18.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Da godsbanen Vojens-Haderslev og de nævnte havnebaner er blevet nedlagt, vurderer Transportministeriet, at lovens formål er udtømt, og at loven derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2. Love på vej- og broområdet, der foreslås ophævet

2.2.1. Lov nr. 252 af 8. juni 1967 om visse hovedlandeveisstrækninger

2.2.1.1. Gældende ret

Loven bemyndiger i § 1 ministeren for offentlige arbejder til at foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg af følgende hovedlandeveisstrækninger udbygget som motorveje med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet:

UDKAST

- 1) En hovedlandevej i forlængelse af Helsingørvejen fra dennes endepunkt ved Brønsholm til Helsingør købstads grænse.
- 2) En hovedlandevej fra Helsingørvejen i nærheden af Brønsholm vest om Farum, Tåstrup og Kildebrønde til forbindelse med vest- og sydmotorvejene.
- 3) En hovedlandevej fra Farum vest om Hillerød til området ved Hemmingstrup.
- 4) En hovedlandevej fra motorringvejen ved Ejby til området øst for Frederikssund.
- 5) En hovedlandevej fra Ringvej B 4 ved Klovtofte til omfartsvejen nord om Hedehusene ved Kallerup.
- 6) En hovedlandevej fra skovse i forlængelse af den som motorvej anlagte hovedlandevej, Halsskov-Skovse, nord om Sorø og Ringsted med tilslutning ved Ølby til den under udbygning værende hovedlandeveisstrækning København-Ølby.

Ligeledes bemyndiges ministeren i lovens § 2 til at foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg af hovedlandevej fra den i § 1, nr. 1, nævnte hovedlandeveisstrækning til planlagt ny statsbanefærgehavn i Helsingør.

Det følge af lovens § 3, stk. 1, at såfremt der i tiden, indtil lovforslag til de i §§ 1 og 2 nævnte anlæg kan være udarbejdet og vedtaget, projekteres eller udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af anlæggene, kan ministeren erhverve de arealer m.v., der er fornødne til anlæggenes gennemførelse.

Lovens § 3, stk. 2, indeholder hjemmel til ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

2.2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Som det fremgår under pkt. 2.2.1.1,- indeholder loven flere bemyndigelser for ministeren til at gennemføre en række anlæg.

Transportministeriet vurderer, at bemyndigelser i loven, som ikke har fundet anvendelse, er forældede, og at de dermed ikke længere vil finde anvendelse. Derfor vurderer Transportministeriet også, at loven ikke længere er relevant.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.2. Lov nr. 238 af 7. juni 1968 om visse hovedlandeveisstrækninger

2.2.2.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger ministeren for offentlige arbejder til at lade følgende hovedlandeveisstrækninger anlægge som motorveje med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet:

- 1) En hovedlandevej i forlængelse af Helsingørvejen fra dennes endepunkt ved Brønsholm til Helsingør købstads grænse.
- 2) En hovedlandevej i forlængelse af Ringvej B 4 fra dennes endepunkt ved Ballerup til Roskildevej vest for Klovtofte.
- 3) En hovedlandevej fra Ringvej B 3 i fortsættelse af den under udbygning værende nordlige gren af Vestmotorvejen til den i nr. 2 nævnte motorvejsstrækning med tilslutning til denne nord for Roskildevej og endvidere med forbindelse syd for Roskildevej til Vestmotorvejens sydlige gren i området omkring Ishøj.
- 4) En hovedlandevej fra motorringvejen ved dennes skæring med Jyllingevej til Ballerupvej med tilslutning til den i nr. 2 nævnte motorvejsstrækning.
- 5) En hovedlandevej fra Ølby i fortsættelse af den under udbygning værende hovedlandeveisstrækning København-Ølby til et punkt nord for Ringsted.
- 6) En hovedlandevej fra Høsten Torp i forlængelse af den under udbygning værende hovedlandeveisstrækning Ølby-Høsten Torp vest om Rønnede til landevejen Næstved-Fakse.

I § 2, stk. 1, bemyndiges ministeren til som hovedlandevej at anlægge en færgehavn ved østsiden af Tårs Vig og en vejforbindelse fra færgehavnen, syd om Sandby, til landevejen Nakskov-Tårs ved Branderslev.

I § 2, stk. 2, bemyndiges ministeren til at foretage projektering til forberedelse og sikring af anlæg af en hovedlandevej fra den i stk. 1 nævnte hovedlandeveisstrækning, nord om Sæbyholm Skov, syd om Halsted og Halsted-kloster til hovedlandevejen (A 7) Nykøbing F.-Nakskov.

I lovens § 3 bemyndiges ministeren til at foretage projektering til forberedelse og sikring af en forlægning af hovedlandevej (A 15) Århus-Ringkøbing syd om Ikast og Herning fra et punkt på hovedlandevejen øst for Bording til et punkt vest for Snebjerg.

Det følger af lovens § 4, at ministeren bemyndiges til at klassificere landevejen (Ringvej B 4) fra Hareskovmotorvejen til Ballerup som hovedlandevej.

Det følger af lovens § 5, stk. 1, at såfremt der i tiden, indtil lovforslag til de i § 2, stk. 2, og § 3 nævnte anlæg kan være udarbejdet og vedtaget, projekteres eller udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentligt fordyre en senere gennemførelse af anlæggene, kan ministeren erhverve de arealer m.v., der er fornødne til anlæggenes gennemførelse.

Lovens § 5, stk. 2, indeholder hjemmel til ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

2.2.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Loven indeholder flere bemyndigelser for ministeren til at gennemføre en række anlæg.

Transportministeriet vurderer, at bemyndigelser i loven, som ikke har fundet anvendelse, er forældede, og at de dermed ikke længere vil finde anvendelse. Derfor vurderer Transportministeriet også, at loven ikke længere er relevant.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.3. Lov nr. 312 af 18. juni 1969 om hovedlandeveisstrækninger

2.2.3.1. Gældende ret

Loven bemyndiger i § 1 ministeren for offentlige arbejder til at lade følgende hovedlandeveisstrækninger anlægge som motorveje med de fornødne tilslutninger til det eksisterende vejnet:

- 1) En hovedlandevej fra Farum vest om Hillerød til området ved Hemmingstrup.
- 2) En hovedlandevej vest om Kolding fra Bramdrupdam til forbindelse med den i § 4, stk. 1, nævnte forlægning af hovedlandevej A 1 vest for Kolding i et punkt nord for Harte.

UDKAST

I lovens § 2, stk. 1, bemyndiges ministeren til som hovedlandevej at anlægge en vejforbindelse fra Vibehus til Hundested havn frem til billetkontrolstedet ved de nye færgelejer.

Af § 2, stk. 2, følger det, at ministeren bemyndiges til at foretage projektering til forberedelse og sikring af en hovedlandevej fra den i stk. 1 nævnte hovedlandevejsstrækning endepunkt ved Vibehus til Frederiksværk.

I § 2, stk. 3, bemyndiges ministeren til efter anlægget af den i stk. 1 nævnte hovedlandevejsstrækning at nedklassificere den nuværende hovedlandevej A 21, Frederiksværk-Hundested, for så vidt angår strækningen fra Vibehus til Hundested havn.

Det følger af § 3, stk. 1, at såfremt der i tiden, indtil lovforslag til det i § 2, stk. 2, nævnte anlæg kan være udarbejdet og vedtaget, projekteres eller udføres bebyggelse eller andre foranstaltninger, der skønnes at ville vanskeliggøre eller væsentlig fordyre en senere gennemførelse af anlægget, kan ministeren erhverve de arealer m.v., der er fornødne til anlæggets gennemførelse.

Af § 3, stk. 2, følger det, at erhvervelsen kan om fornødent ske ved ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

I lovens § 4, stk. 1, bemyndiges ministeren til som hovedlandevej at anlægge følgende vejstrækninger:

- 1) En forlægning af hovedlandevej A 1, Kolding-Esbjerg, for så vidt angår strækningen mellem hovedlandevej A 10, Kolding-Vejle, og hovedlandevej A 1 ved Asbøl Gårde vest for Truds Å.
- 2) En forlægning af hovedlandevej A 13, Viborg-Støvring, for så vidt angår strækningen fra Sønderup til Støvring.

I § 4, stk. 2, bemyndiges ministeren til efter anlægget af de i stk. 1 nævnte hovedlandevejsforlægninger at nedklassificere følgende eksisterende hovedlandevejsstrækninger:

- 1) Hovedlandevej A 1, Kolding-Esbjerg, for så vidt angår strækningen mellem hovedlandevej A 10, Kolding-Vejle, og hovedlandevej A 1 ved Asbøl Gårde vest for Truds Å.

2) Hovedlandevej A 13, Viborg-Støvring, for så vidt angår strækningen Sønderup-Støvring.

I § 5, stk. 1, bemyndiges ministeren til at erhverve de arealer m.v., der er nødvendige til en senere udbygning af den hovedlandevej, der er nævnt i § 4, stk. 1, nr. 2, til motorvej, for så vidt angår strækningen fra hovedlandevej A 10 nord for Støvring til Albæk.

Lovens § 5, stk. 2, indeholder hjemmel til ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

2.2.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Loven indeholder flere bemyndigelser for ministeren til at gennemføre en række anlæg.

Transportministeriet vurderer, at bemyndigelser i loven, som ikke har fundet anvendelse, er forældede, og at de dermed ikke længere vil finde anvendelse. Derfor vurderer Transportministeriet også, at loven ikke længere er relevant l.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.4. Lov nr. 30. april 2008 om omklassificering af visse veje

2.2.4.1. Gældende ret

Loven er en opfølgning på kommunalreformen i 2007, der på vejområdet medførte, at amternes hidtidige veje blev fordelt mellem staten og kommunerne.

Loven præciserer statens myndighedsansvar for en række nye veje, der var planlagt og påbegyndt i amtsligt regi, og som staten overtog fra amterne i forbindelse med kommunalreformen, jf. § 1.

Samtidig indeholder lovens § 2 en bemyndigelse til transportministeren til at nedklassificere en række statslige veje (hovedlandeveje) til kommuneveje i forbindelse med færdiggørelsen af de nye veje, som staten overtog fra amterne, samt åbningen af visse andre nye statsveje.

Endelig indeholder lovens § 3 en bemyndigelse til transportministeren til at optage nogle kommuneveje, der fremover vil indgå i det overordnede vejnet, som statsveje.

2.2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I lov om offentlige veje m.v., jf. lovbekendtgørelse nr. 435 af 24. april 2024, er der i lovens bilag 5 en oversigt over, hvilke veje der administreres som statsveje.

På den baggrund er det Transportministeriets vurdering, at loven fra 2008 har udtømt sit formål.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.5. Lov nr. 344 af 6. maj 2009 om anlæg af motorvej mellem Funder og Låsby (rute 15)

2.2.5.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at anlægge en motorvej mellem Funder og Låsby i Kombilinen ved Silkeborg og til at nedklassificere tre veje til kommuneveje.

Lovens § 2 bemyndiger transportministeren til at yde Silkeborg Kommune et tilskud på 130 mio. kr. til opførelse af en ny bro over Gudenåen for lokal trafik på Østre Ringvej som erstatning for den nuværende ringvejsbro.

Efter lovens § 3 kan transportministeren i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særlig indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Loven er et led i udmøntningen af aftale af 26. juni 2008 mellem regeringen, Dansk Folkeparti og Det Radikale Venstre om, at motorvejen ved Silkeborg skal følge Kombilinen, og aftale af 3. december 2008 mellem de samme partier om, hvordan projektet for motorvejen nærmere skal gennemføres.

2.2.5.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Sidste del af anlægget, der gives bemyndigelse til i loven, blev indviet i 2016. Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.6. Lov nr. 523 af 26. maj 2010 om udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord

2.2.6.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at udbygge den ca. 13 km lange strækning af hovedlandevej 60, Østjyske Motorvej (E45), mellem motorvejskryds Skærup og tilslutningsanlæg 60, Vejle Nord, fra 4 til 6 spor og til at anlægge parallelspor i begge retninger mellem tilslutningsanlæg 61, Vejle Syd, og et eventuelt nyt tilslutningsanlæg for en motortrafikvej Ødsted – Ny Højen – E45.

Lovens § 2 omhandler reglerne for byggelinjer på den omhandlede strækning.

Efter lovens § 3 kan transportministeren i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særlig indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Loven er en udmøntning af aftalen af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”.

2.2.6.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægget, som bemyndigelsen vedrører, blev indviet i 2015. Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.7. Lov nr. 524 af 26. maj 2010 om udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart

2.2.7.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at udbygge den ca. 34 km lange strækning af hovedlandevej 40, Fynske Motorvej (E20), mellem Odense Vest og Middelfart fra 4 til 6 spor. Udbygningen omfatter strækningen fra tilslutningsanlæg nr. 58, Middelfart, til ca. 2 km øst for tilslutningsanlæg nr. 53, Odense Vest.

Lovens § 2 omhandler reglerne for byggelinjer på den omhandlede strækning.

Efter lovens § 3 kan transportministeren i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særlig indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Loven er et led i udmøntningen af aftale af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”.

2.2.7.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Den sidste del af anlægget som bemyndigelsen vedrører, blev indviet i 2022. Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.8. Lov nr. 525 af 26. maj 2010 om udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej

2.2.8.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at udbygge den ca. 7 km lange motortrafikvej Brande Omfartsvej til motorvej.

Loven er et led i udmøntningen af aftalen af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne,

Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”

2.2.8.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægget, som bemyndigelsen vedrører, blev indviet i 2014. Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.9. Lov nr. 526 af 26. maj 2010 om anlæg af motortrafikvej mellem Sønder Borup og Assentoft (sydlig omfartsvej ved Randers)

2.2.9.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at anlægge en 5,2 km lang motortrafikvej mellem Nordjyske Motorvej (E45) ved Sdr. Borup og Assentoft. Bestemmelsen indeholder endvidere en bemyndigelse til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 459 og 415 til kommunevej mellem E45 og krydset Storegade/Gunnerupmosevej.

Loven er et led i udmøntning af aftalen af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”

2.2.9.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægget, som bemyndigelsen vedrører, blev indviet i 2014. Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.10. Lov nr. 528 af 26. maj 2010 om udbygning af Helsingørsmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød

2.2.10.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at udbygge den ca. 6 km lange strækning af hovedlandevej 14, Helsingørsmotorvejen (E47), mellem

afslutningen af den eksisterende 6-sporede strækning umiddelbart syd for Øverødvej og tilslutningsanlæg 9, Hørsholm C ved Isterød, fra 4 til 6 spor.

Lovens § 2 omhandler reglerne for byggelinjer på den omhandlede strækning.

Efter lovens § 3 kan transportministeren i særlige tilfælde ekspropriere en ejendom, der berøres særlig indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Loven er en udmøntning af aftale af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”.

2.2.10.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Udbygningen af Helsingørmotorvejen blev indviet i 2016.

Bemyndigelsen i loven til at udbygge Helsingørmotorvejen fra Isterød til Øverødvej er ikke fuldt udmøntet. Der er således ikke foretaget en udbygning af strækningen fra Hørsholm Kongevej til Isterødvej.

Da der på nuværende tidspunkt ikke er planer om en udbygning af den sidste del fra Hørsholm Kongevej til Isterød, vil en eventuel udbygning være så langt ude i fremtiden, at Transportministeriet finder, at en bemyndigelse i så fald bør realiseres ved en ny anlægslov.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.11. Lov nr. 1533 af 21. december 2010 om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge

2.2.11.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at udbygge den ca. 14 km lange strækning af hovedlandevej 10, Køge Bugt Motorvejen (E20, E47), mellem afslutningen af den eksisterende 8-sporede strækning ved tilslutningsanlæg 29, Greve Syd, og sammenfletningen mellem Syd- og Vestmotorvejen ved Køge fra 6 til 8 spor.

Lovens § 2 omhandler reglerne for byggelinjer på den omhandlede strækning.

Efter lovens § 3 kan transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra lodsejer overtage en ejendom, der berøres særlig indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Loven er et led i udmøntningen af aftale af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”

2.2.11.2. T Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægget, som bemyndigelsen vedrører, blev indviet i 2017.

Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.12. Lov nr. 1534 af 21. december 2010 om anlæg af anden etape af Slagelse Omfartsvej

2.2.12.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at anlægge en 3 km lang omfartsvej fra Skælskørvej til Slagelse Landevej som 2. etape af Slagelse Omfartsvej. Bestemmelsen indeholder endvidere en bemyndigelse til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 126 (rute 22), Næstved-Slagelse, til kommunevej på strækningen mellem Vestmotorvejen og tilslutningen af 2. etape af Slagelse Omfartsvej ved Slagelse Landevej.

Efter lovens § 2 kan transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra lodsejer overtage en ejendom, der berøres særlig indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Loven er et led i udmøntningen af aftalen af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne,

Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.”

2.2.12.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægget, som bemyndigelsen vedrører, blev indviet i 2013.

Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.13. Lov nr. 1535 af 21. december 2010 om udbygning af Motorring 4 mellem Tåstrup og Frederikssundmotorvejen

2.2.13.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at udbygge den ca. 4 km lange strækning af hovedlandevej 4, Motorring 4, mellem Motorvejskryds Taastrup og forbindelsesanlægget mellem Motorring 4 og Frederikssundmotorvejen, fra 4 til 6 spor.

Lovens § 2 omhandler reglerne for byggelinjer på den omhandlede strækning.

Efter lovens § 3 kan transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra lodsejer overtage en ejendom, der berøres særlig indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Loven er et led i udmøntningen af aftale af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.«”

2.2.13.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægget, som bemyndigelsen vedrører, blev indviet i 2014.

Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.14. Lov nr. 458 af 18. maj 2011 om anlæg af Nykøbing Falster Omfartsvej

2.2.14.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at anlægge en 5,8 km lang omfartsvej fra Skovalléen til Gedser Landevej som Nykøbing Falster Omfartsvej.

Bestemmelsen indeholder endvidere en bemyndigelse til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 501 (rute E55), Nykøbing Falster-Sydmotorvejen, mellem Banegårdskrydset og tilslutningen af omfartsvejen ved Skovalléen og den nuværende hovedlandevej 506 (rute E55), Nykøbing Falster-Gedser mellem Banegårdskrydset og tilslutningen af omfartsvejen ved Gedser Landevej til kommunevej.

Efter lovens § 3 kan transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra lodsejer overtage en ejendom, der berøres særlig indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Loven er et led i udmøntningen af aftalen om "En grøn transportpolitik" af 29. januar 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance.

2.2.14.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægget, som bemyndigelsen vedrører, blev indviet i 2014.

Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.15. Lov nr. 459 af 18. maj 2011 om anlæg af Nordlig Omfartsvej ved Næstved

2.2.14.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at anlægge en omfartsvej nord om Næstved fra Vestre Ringvej/Slagelsevej til Køgevej, herunder etablering af en højbro over Susådalen.

Bestemmelsen indeholder endvidere en bemyndigelse til at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 151 (rute 14), Næstved – Ringsted, mellem det sydlige rampekryds ved omfartsvejens tilslutning til Ringstedgade og afslutningen af den nuværende hovedlandevej 151 ved Enggårdsvej til kommunevej og at nedklassificere den nuværende hovedlandevej 614 (rute 54), Næstved – Rønnede, mellem tilslutningen af den nordlige omfartsvej ved Køgevej og den nuværende afslutning af hovedlandevej 614 umiddelbart øst for rundkørslen ved Køgevej/Øverup Allé til kommunevej.

Efter lovens § 2 kan transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra lodsejer overtage en ejendom, der berøres særlig indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Loven er et led i udmøntningen af aftalen af 2. december 2009 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti og Liberal Alliance om ”Bedre veje mv.” og aftalen af 26. november 2010 mellem regeringen (Venstre og Det Konservative Folkeparti), Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Det Radikale Venstre og Liberal Alliance om ”Bedre mobilitet”.

2.2.15.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægget, som bemyndigelsen vedrører, blev indviet i 2016.

Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt, og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.16. Lov nr. 1608 af 26. december 2013 om anlæg af Holstebromotorvejen

2.2.16.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at anlægge en motorvej på en ca. 39 km lang strækning fra Rute 15 ved Snejbjerg, sydvest for Herning, til Holstebro Nord, samt at anlægge en ca. 3 km forlængelse af Nordre Ringvej i Holstebro fra Mozartvej til Vilhelmsborgvej.

Bestemmelsen indeholder endvidere en bemyndigelse til at nedklassificere hovedlandevej 422 på strækningen fra Løven Å, syd for Aulum til Ringvejen i Holstebro til kommunevej, når motorvejen er anlagt.

Efter lovens § 2, stk. 1, kan transportministeren i særlige tilfælde efter anmodning fra lodsejer overtage en ejendom, der berøres særlig indgribende af motorvejsprojektet, før tidspunktet for de ordinære ekspropriationer efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom.

Efter lovens § 3 kan Vejdirektoratet eller den, som Vejdirektoratet bemyndiger hertil, på privat ejendom foretage de arkæologiske forundersøgelser, der er nødvendige for anlægsarbejdet.

Loven er et led i udmøntningen af aftale af den 25. april 2013 mellem regeringen (Socialdemokraterne, Det Radikale Venstre og Socialistisk Folkeparti), Venstre, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti om ”Linjeføring for Holstebromotorvejen”.

2.2.16.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægget, som bemyndigelsen vedrører, blev indviet i 2018.

Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

2.2.17. Lov nr. 382 af 26. april 2017 om anlæg af Haderup Omfartsvej

2.2.17.1. Gældende ret

Lovens § 1 bemyndiger transportministeren til at udbygge rute 34 med en 7,5 km lang omfartsvej vest om Haderup.

Bestemmelsen indeholder desuden en bemyndigelse til at nedklassificere rute 34, Herningvej/Nørregade (statsvej 429) gennem Haderup til kommunevej og eksisterende rute 34, Herningvej/Skivevej (statsvej 430) samt bemyndigelse til at omlægge kommunevejene Vittrupvej og Hedevej.

2.2.17.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Anlægget, som bemyndigelsen vedrører, blev indviet i 2020.

Da det anlæg, som loven vedrører, er anlagt, vurderer Transportministeriet, at loven er udtømt, og derfor reelt er indholdsløs.

På den baggrund foreslås det, at loven ophæves.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Forslaget har ingen økonomiske eller implementeringsmæssige konsekvenser for stat, regioner og kommuner.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Forslaget har ingen økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget har ingen administrative konsekvenser for borgerne.

6. Klimamæssige konsekvenser

Forslaget har ingen klimamæssige konsekvenser.

7. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Forslaget har ingen miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den ... til den ... (... dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

...

10. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-	Ja	Nej X

UDKAST

regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	
--	--

UDKAST

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Det foreslås, at lov nr. 71 af 23. maj 1873 om Bemyndigelse for Regjeringen til at meddele koncession paa forskellige jernbaneanlæg paa Sjælland og Falster ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.1.

Til § 2

Det foreslås, at lov nr. 72 af 23. maj 1873 om Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Benyttelse af forskellige Sidebaner til de jydsk-fynske Statsbaner ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2.

Til § 3

Det foreslås, at lov nr. 39 af 31. marts 1874 om en jernbane fra Vemb station til Lemvig eller dens havn ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.3.

Til § 4

Det foreslås, at lov nr. 44 af 04. maj 1875 om Anlæg af Jernbaner til Tuborg Havn samt til Faxe og Rødvig ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.4.

Til § 5

Det foreslås, at lov nr. 59 af 12. maj 1882 om Meddelelse af Koncession paa Anlæg og Benyttelse af en Jernbane fra Hou Havn over Odder til et Punkt paa Statsbanen mellem Skanderborg og Aarhus ophæves.

UDKAST

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.5.

Til § 6

Det foreslås, at lov nr. 84 af 08. maj 1894 om Anlæg af en Statsbane fra Klampenborg til Helsingør m.m. ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.6.

Til § 7

Det foreslås, at lov nr. 88 af 08. maj 1894 om Anlæg og Drift af Private Jernbaner ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.7.

Til § 8

Det foreslås, at lov nr. 89 af 27. april 1900 om Forandring i Lov Nr. 88 af 8de Maj 1894 om Anlæg og Drift af private Jernbaner ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.8.

Til § 9

Det foreslås, at lov nr. 156 af 27. maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m.v. ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.9.

Til § 10

Det foreslås, at lov nr. 185 af 20. marts 1918 om forskellige privatbaneanlæg ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.10.

UDKAST

Til § 11

Det foreslås, at lov nr. 223 af 11. juni 1954 om etablering af ny færgefart over Store-Bælt ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.11

Til § 12

Det foreslås, at lov nr. 199 af 18. maj 1960 om anlæg af en statshavn på Rømø ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.12.

Til § 13

Det foreslås, at lov nr. 199 af 9. april 1986 om etablering af en færgefart til overførsel af gods mellem Københavns frihavn og Helsingborg ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.13

Til § 14

Det foreslås, at lov nr. 221 af 4. april 1990 om udbygning af færgeterminalen i Helsingør ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.14.

Til § 15

Det foreslås, at lov nr. 430 af 13. juni 1990 om salg af færgerne »Peder Paars« og »Niels Klim« ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.15.

UDKAST

Til § 16

Det foreslås, at lov nr. 337 af 1. maj 1996 om konkurrerende færgefart mellem Helsingør og Helsingborg ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.16.

Til § 17

Det foreslås, at lov nr. 1075 af 17. december 2002 om Bornholmstrafikken A/S ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.17.

Til § 18

Det foreslås, at lov nr. 1423 af 21. december 2005 om nedlæggelse af visse gods- og havnebaner ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.1.18.

Til § 19

Det foreslås, at lov nr. 252 af 8. juni 1967 om visse hovedlandeveisstrækninger ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.1.

Til § 20

Det foreslås, at lov nr. 238 af 7. juni 1968 om visse hovedlandeveisstrækninger ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.2.

Til § 21

UDKAST

Det foreslås, at lov nr. 312 af 18. juni 1969 om hovedlandeveisstrækninger ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.3.

Til § 22

Det foreslås, at lov nr. 30. april 2008 om omklassificering af visse veje ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.4.

Til § 23

Det foreslås, at lov nr. 344 af 6. maj 2009 om anlæg af motorvej mellem Funder og Låsby (rute 15) ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.5.

Til § 24

Det foreslås, at lov nr. 523 af 26. maj 2010 om udbygning af Østjyske Motorvej mellem Skærup og Vejle Nord ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.6.

Til § 25

Det foreslås, at lov nr. 524 af 26. maj 2010 om udbygning af Fynske Motorvej mellem Odense Vest og Middelfart ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.7.

Til § 26

UDKAST

Det foreslås, at lov nr. 525 af 26. maj 2010 om udbygning af Brande Omfartsvej til motorvej ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.8.

Til § 27

Det foreslås, at lov nr. 526 af 26. maj 2010 om anlæg af motortrafikvej mellem Sønder Borup og Assentoft (sydlig omfartsvej ved Randers) ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.9.

Til § 28

Det foreslås, at lov nr. 528 af 26. maj 2010 om udbygning af Helsingørsmotorvejen mellem Øverødvej og Isterød ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.10.

Til § 29

Det foreslås, at lov nr. 1533 af 21. december 2010 om udbygning af Køge Bugt Motorvejen mellem Greve Syd og Køge ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.11.

Til § 30

Det foreslås, at lov nr. 1534 af 21. december 2010 om anlæg af anden etape af Slagelse Omfartsvej ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.12.

Til § 31

UDKAST

Det foreslås, at lov nr. 1535 af 21. december 2010 om udbygning af Motorring 4 mellem Tåstrup og Frederikssundmotorvejen ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.13.

Til § 32

Det foreslås, at lov nr. 458 af 18. maj 2011 om anlæg af Nykøbing Falster Omfartsvej ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.14.

Til § 33

Det foreslås, at lov nr. 459 af 18. maj 2011 om anlæg af Nordlig Omfartsvej ved Næstved ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.15.

Til § 34

Det foreslås, at lov nr. 1608 af 26. december 2013 om anlæg af Holstebro-motorvejen ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.16.

Til § 35

Det foreslås, at lov nr. 382 af 26. april 2017 om anlæg af Haderup Omfartsvej ophæves.

Der henvises i øvrigt til de almindelige bemærkninger pkt. 2.2.17.

Til § 36

Det foreslås, at loven skal træde i kraft den 1. januar 2026.