

### Økonomiske forhold

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

Udgiften til fjernelse af havnebanen anslås til 200.000 kr.

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

### Øvrige forhold

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

### 2.6. Aalborg havnebane

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

### Tekniske forhold

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

Fra havnesporene udgår firmaspor til Rørdal.

### Trafikale forhold

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

### Økonomiske forhold

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

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

### Øvrige forhold

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

### 2.7. Øvrige havnebaner

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

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

### 3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

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

Det lægges til grund:

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