



Fremsat den 8. oktober 2025 af transportministeren (Thomas Danielsen)

Forslag

til

Lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

(Fremtidens S-bane, støj fra jernbaneaktiviteter, ekspropriation m.v.)

§ 1

I jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023, som ændret ved § 4 i lov nr. 499 af 20. maj 2025, § 12 i lov nr. 560 af 27. maj 2025 og § 4 i lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændringer:

1. § 2 affattes således:

»§ 2. Loven gælder for jernbaner, jf. dog stk. 2-9.

Stk. 2. Veteranbaner er alene omfattet af kapitel 8.

Stk. 3. Bybaneoperatører er ikke omfattet af §§ 4-8, § 53, stk. 3, §§ 58, 60, 60 b, 60 c og 65-68. § 8 finder dog anvendelse for forbindelserne mellem en bybaneoperatør og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den, hvis bybaneoperatøren står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransportydelse end transport i byer og forstæder samt regional transport. Bybaneoperatører, som udelukkende forestår transport i byer og forstæder, er ikke omfattet af de bestemmelser, som er angivet i 1. pkt., og derudover ikke omfattet af § 9, stk. 2.

Stk. 4. Bybanenet er ikke omfattet af §§ 4-7, 10, 17, 18, 20, 21, § 53, stk. 3, §§ 59-60 c og 65-68.

Stk. 5. S-banen er ikke omfattet af de bestemmelser, som er angivet i stk. 3 og 4, og derudover ikke omfattet af §§ 15 og 19, § 23, stk. 2, §§ 39 b, 40, 54-54 a, 62 og 76-77.

Stk. 6. Metro og letbaner er ikke omfattet af de bestemmelser, som er angivet i stk. 3 og 4, og derudover ikke omfattet af § 22.

Stk. 7. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af en ejer eller operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.

Stk. 8. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virk-

somheder, der udfører transport på sådanne infrastrukturer, herunder privatbaner, kan undtages bestemmelser i loven.

Stk. 9. Lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og jernbanevirksomheder, der i medfør af regler fastsat efter stk. 8 undtages jernbanelovens §§ 58-60 c, er omfattet af kapitel 7 og de øvrige regler i loven samt regler udstedt i medfør heraf, der finder anvendelse for bybanenet og bybaneoperatører, dog bortset fra de bestemmelser, der fremgår af stk. 3 og 4. Disse net og jernbanevirksomheder benævnes lokalbanenet og lokalbaneoperatører.««

2. § 3, stk. 1, nr. 4, affattes således:

»4) Bybanenet: Net for metro, letbaner og S-banen, som er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder.«

3. I § 3, stk. 1, indsættes efter nr. 4 som nyt nummer:

»5) Bybaneoperatør: En jernbanevirksomhed, som forestår jernbanepassagertransport på et bybanenet.«
Nr. 5-8 bliver herefter nr. 6-9.

4. § 13 affattes således:

»§ 13. Jernbanevirksomheder skal udarbejde forretningsbetingelser om virksomhedernes regler vedrørende den type befordring, de udfører. Forretningsbetingelserne skal være offentligt tilgængelige.

Stk. 2. Forretningsbetingelserne for jernbanevirksomheder, der befordrer passagerer, skal indeholde regler om erstatningsansvar over for passagerer ved skader på bagage og gengive reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Stk. 3. Forretningsbetingelserne for jernbanevirksomheder, der befordrer gods, skal gengive reglerne om erstatning i forbindelse med national godstransport.

Stk. 4. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Trafikstyrelsen.««

5. I § 16, stk. 1, indsættes efter »jernbaneinfrastruktur«: », jf. dog kapitel 7 a«.

6. I § 22, stk. 1, ændres »Banedanmarks« til: »statslige infrastrukturforvalteres«.

7. I § 22, stk. 2, 1. pkt., ændres »Banedanmark« til: »Infrastrukturforvaltere«.

8. § 30, stk. 1, affattes således:

»Transportministeren kan til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, iværksætte ekspropriation til de formål, der er nævnt i stk. 2. Transportministeren kan for så vidt angår ikkestatslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i stk. 2.«

9. I § 30, stk. 3, ændres »Transportministeren« til: »Der«, og »pålægge« ændres til: »pålægges«.

10. Efter § 37 b indsættes før overskriften før § 38:

»§ 37 c. Transportministeren kan udpege arbejdspladser og faste arbejdsbaser knyttet til statens jernbaneinfrastruktur, bybaner og privatbaner, hvor regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør af lov om miljøbeskyttelse ikke skal finde anvendelse.

Stk. 2. På arbejdspladser og faste arbejdsbaser udpeget efter stk. 1 gælder ingen øvre støjgrænser i dagperioden kl. 07.00-18.00 og i aftenperioden kl. 18.00-23.00. For natperioden kl. 23.00-07.00 må støjen, målt som det beregnede maksimale støjniveau, som en bolig og arealer til anden støjfølsom anvendelse udsættes for ved den mest støjbelastede bygningsfacade, ikke overstige 70 dB.

Stk. 3. Transportministeren kan til en konkret arbejdsplads eller fast arbejdsbase udpeget efter stk. 1 give dispensation fra støjgrænsen for natperioden, jf. stk. 2, af hensyn til væsentlige trafikale, anlægstekniske, sikkerhedsmæssige forhold, eller hvis det er strengt nødvendigt af hensyn til et jernbaneinfrastrukturprojekts fremdrift eller økonomi.

Stk. 4. Infrastrukturforvalteren skal efter dialog med den pågældende kommune så vidt muligt begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser udpeget efter stk. 1.

§ 37 d. Transportministeren kan udpege større jernbaneinfrastrukturarbejder, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastrukturs, bybaners og privatbaners funktionalitet, hvor regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør af lov om miljøbeskyttelse ikke skal finde anvendelse.

Stk. 2. For større jernbaneinfrastrukturarbejder udpeget efter stk. 1 gælder ingen øvre støjgrænse.

Stk. 3. Infrastrukturforvalteren skal efter dialog om tilrettelægningen med den pågældende kommune så vidt muligt begrænse støjen fra større jernbaneinfrastrukturarbejder udpeget efter stk. 1.

§ 37 e. Regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør af lov om miljø-

beskyttelse finder ikke anvendelse på infrastrukturforvalterens udførelse af planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastrukturs, bybaners og privatbaners funktionalitet.

Stk. 2. For infrastrukturarbejder, jf. stk. 1, gælder ingen øvre støjgrænse, hvis infrastrukturarbejdet kan holdes inden for 7 sammenhængende døgn på samme lokation. Overskrides denne periode, gælder de støjgrænser, der følger af lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Transportministeren kan til planlagte eller akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter forlænge perioden uden øvre støjgrænse, jf. stk. 2, af hensyn til væsentlige trafikale, anlægstekniske, sikkerhedsmæssige forhold, eller hvis det er strengt nødvendigt af hensyn til jernbaneinfrastrukturprojektets fremdrift og økonomi.

Stk. 4. Infrastrukturforvalteren skal så vidt muligt begrænse støjen fra planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter efter stk. 1.

§ 37 f. Der gælder uanset reglerne vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ingen øvre støjgrænse i forbindelse med opladning af batteritog ved ladeinfrastruktur samt i forbindelse med rangering, opstilling, opvarmning, nedkøling og service af jernbanekøretøjer.«

11. Overskriften til kapitel 7 affattes således:

»Kapitel 7

Bybanenet og bybaneoperatører«.

12. I § 39, stk. 1, § 39 a, stk. 1, og § 39 b, stk. 1, ændres »en bybane« til: »et bybanenet«.

13. I § 39 c, stk. 1, ændres »bybaner« til: »bybanenet og bybaneoperatører«.

14. Efter kapitel 7 indsættes:

»Kapitel 7 a

S-banen

»§ 39 d. DSB forvalter jernbaneinfrastrukturen på S-banen.

Stk. 2. Kapitel 6 a finder tilsvarende anvendelse for DSB på S-banen.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om DSB's adgang til at overdrage opgaver vedrørende jernbaneinfrastrukturen på S-banen til Banedanmark, herunder i forhold til det tekniske drifts- og systemansvar, jf. dog § 57, stk. 1.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om certificering af Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen, jf. stk. 3, herunder regler om ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse.«

15. I § 70, stk. 1, og § 73, stk. 1, ændres »eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,« til: »en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, eller et certifikat, jf. § 39 d, stk. 4,«.

16. I § 72, 1. pkt., ændres »eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59,« til: »en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, eller et certifikat, jf. § 39 d, stk. 4,«

17. I § 74, stk. 1, 1. pkt., ændres »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,« til: »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59,«.

18. I § 109, stk. 1, indsættes efter »certificerede efter § 11«: »og § 39 d, stk. 4, og »bybaner« ændres til: »forvaltere af bybanenet og bybaneoperatører«.

19. I § 109, stk. 4, 1. og 2. pkt., ændres »bybaner« til: »bybanenet«, og efter 2. pkt. indsættes som nyt punktum: »For certificering af Banedanmark efter § 39 d, stk. 4, betaler Banedanmark et årligt grundbeløb på 65.000 kr.«.

20. I § 110 a ændres »Banedanmarks« til: »infrastrukturforvalteres«.

21. I § 111, stk. 3, ændres »Bybaner« til: »Bybaneoperatører«.

22. I § 112, stk. 2, ændres »eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane« til: », Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane eller DSB«.

23. I § 112 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Transportministeren kan bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov på S-banen.«

24. I § 113, stk. 2, ændres »eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes« til: », Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes eller DSB's«.

§ 2

I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 1313 af 26. november 2024, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 3 og 4, ophæves, og i stedet indsættes:

»Stk. 3. DSB kan udføre jernbanetrafik i udlandet i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed, jf. stk. 1.

Stk. 4. DSB forvalter jernbaneinfrastrukturen på S-banen.

Stk. 5. DSB kan oprette datterselskaber, erhverve ejeraandele i andre virksomheder samt indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed efter stk. 1 og 4.«Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 6 og 7.«

2. Efter kapitel 4 indsættes:

»Kapitel 4 a

Ekspropriation

»§ 18. Transportministeren kan for DSB ved ekspropriation erhverve ret over fast ejendom, herunder i form af rettigheder og servitutter, der er nødvendige for anlæg, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur og dertil knyttede projekter på S-banen, herunder værksteds- og klargøringsfaciliteter. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen gælder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. DSB afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser efter stk. 1.«

3. I § 19, stk. 1, 1. pkt., indsættes efter »som led i udførelsen af forhandlet trafik«: », samt DSB's varetagelse af rollen som forvalter af jernbaneinfrastrukturen på S-banen«.

4. I § 19, stk. 2, indsættes som 2. pkt.:

»Lovene nævnt i 1. pkt. gælder også, hvis DSB's varetagelse af rollen som forvalter af jernbaneinfrastrukturen på S-banen udøves af et datterselskab under DSB.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. januar 2026.

Stk. 2. Banedanmark forbliver infrastrukturforvalter på S-banen, indtil Trafikstyrelsen har udstedt sikkerhedsgodkendelse til DSB som infrastrukturforvalter på S-banen, og Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter på S-banen ikke længere er gældende, jf. jernbanelovens § 39 a, og Trafikstyrelsen har udstedt certifikat til Banedanmark, jf. jernbanelovens § 39 d, stk. 4, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 14.

Stk. 3. Regler udstedt i medfør af § 2, stk. 6, § 39 c, stk. 1, og § 65, stk. 2, i jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 2, stk. 8, eller § 39 c, stk. 1, i jernbaneloven, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1, og 13.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

- 1. Indledning**
- 2. Baggrund**
 - 2.1. Fremtidens S-bane**
 - 2.2. Regelforenkling på jernbanen - privatbaner og S-banen**
 - 2.3. Støj fra jernbaneaktiviteter**
- 3. Lovforslagets hovedpunkter**
 - 3.1. Fremtidens S-bane**
 - 3.1.1. Gældende ret*
 - 3.1.1.1. Sikkerhed*
 - 3.1.1.2. Ekspropriation*
 - 3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.1.2.1. DSB som infrastrukturforvalter*
 - 3.1.2.2. Certificering af Banedanmark*
 - 3.1.2.3. Påbud*
 - 3.1.2.4. Ekspropriation*
 - 3.2. Regeklforenkling på jernbanen - privatbaner og S-banen**
 - 3.2.1. Gældende ret*
 - 3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.3. Støj fra jernbaneaktiviteter**
 - 3.3.1. Gældende ret*
 - 3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
 - 3.4. Miljøkonsekvensvurdering på S-banen**
 - 3.4.1. Gældende ret*
 - 3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning*
- 4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige**
- 5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.**

6. Administrative konsekvenser for borgerne
7. Klimamæssige konsekvenser
8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser
9. Forholdet til EU-retten
10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.
11. Sammenfattende skema

1. Indledning

Lovforslaget indeholder fire hovedelementer.

For det første foreslås ændringer i jernbaneloven og lov om DSB med henblik på at gennemføre projektet om automatiseret metrodrift på S-banen som aftalt i forbindelse med Infrastrukturplan 2035.

For det andet understøtter lovforslaget, at de eksisterende muligheder for undtagelse af lokale og regionale jernbanestrækninger fra EU-reguleringen, herunder privatbaner, anvendes i højere grad end hidtil.

For det tredje sikrer lovforslaget, at infrastrukturforvaltere og operatører i højere grad får mulighed for at gennemføre den nødvendige fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen og togmateriellet ved fastsættelse af særskilte støjregler for jernbaneaktiviteter ved, at der på visse områder fraviges fra regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf.

For det fjerde foreslås det at indsætte en bestemmelse i lov om DSB, der bemyndiger DSB til at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for anlæg, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur på S-banen. Samtidig konsekvensrettes lov om DSB i henhold til ovenstående formål.

2. Baggrund

2.1. Fremtidens S-bane

Det fremgår af aftale om Infrastrukturplan 2035 indgået den 28. juni 2021 (Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet), at etablering af automatiseret metrodrift på S-banen udgør et væsentligt element i at kunne løfte den kollektive transport i hele Hovedstadsområdet, og parterne enedes om at lade DSB fortsætte arbejdet med at forberede overgangen til

automatiseret metrodrift på S-banen på baggrund af DSB's beslutningsoplæg for Fremtidens S-bane fra april 2021.

Beslutningen om at fuldautomatisere S-banen har en sammenhæng med det nye signalsystem, som bl.a. øger kapaciteten på S-banen, fordi togene kan køre med kortere afstand. Hertil kommer, at DSB i de kommende år står over for en udskiftning af de eksisterende S-tog, der fra 2026 vil overskride deres oprindeligt forventede levetid. DSB har i forlængelse heraf med inddragelse af forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 igangsat udbud af nyt togmateriel og understøttende systemer.

Ved en fuldautomatisering af S-banen vil man kunne få mere togbetjening for de samme penge. Derudover giver udskiftningen af materiellet en række yderligere fordele for passagererne i forhold til blandt andet muligheden for større passagerfokus, større fleksibilitet og forbedret punktlighed. Tilsammen vil disse forhold bidrage til en mere attraktiv S-bane, og med det, en mere attraktiv kollektiv transport i Hovedstadsområdet – til gavn for mobiliteten og til gavn for klimaet.

Planen for implementeringen af Fremtidens S-bane med baggrund i DSB's beslutningsoplæg består overordnet af to hoveddele. Den første del vedrører selve forberedelsen til fuldautomatiseret drift og omfatter anskaffelsen af nye tog, anskaffelsen af en række forskellige understøttende systemer, opgradering af signalsystemet til at understøtte fuldautomatiseret drift, samt opgradering af den eksisterende infrastruktur, som er nødvendig for fuldautomatiseret drift. Den anden del vedrører samling af sektoransvaret for S-banen i en ny sektormodel.

DSB vil med afsæt heri skulle sikre en samlet optimering af økonomi og passagerservice samt udvikling af S-banen. Med etableringen af en fuldautomatiseret S-bane vil der blive skabt et integreret system, som vil give større afhængighed mellem togdrift og infrastruktur end ved konventionel drift. Denne større afhængighed mellem togdrift og infrastruktur vil således skulle understøttes ved at ændre den nuværende organisering og ansvarsfordeling på S-banen, så

der etableres et entydigt ansvar for S-banens passageroplevelse, etablering, drift, sikkerhed og økonomi.

Samlingen af sektoransvaret i DSB skal efter planen være gennemført i 2027 med henblik på opstart af fuldautomatiseret drift i starten af 2030'erne, startende på strækningen mellem København Syd og Hellerup. Årsagen er, at der skal være tid til at klargøre DSB's organisation til fuldautomatiseret drift fra det tidspunkt, hvor sektoransvaret er samlet hos DSB.

DSB kommer i den nye organisering til at være infrastrukturforvalter for S-banen og fortsætter som operatør, også af de kommende automatiske tog, på S-banen. Det medfører et behov for ændring af reguleringen af S-banen, så der tilvejebringes det nødvendige grundlag for, at DSB kan varetage hovedansvaret for S-banen samt overtage ejerskabet af S-banens konventionelle infrastruktur. Samtidig er det forudsat, at Banedanmark bliver eneleverandør af ydelser, når det kommer til den konventionelle jernbaneinfrastruktur. Hvis det på et senere tidspunkt vurderes hensigtsmæssigt, vil der kunne være andre leverandører end Banedanmark, som helt eller delvist står for disse ydelser.

Lovforslaget skal sikre, at transportministeren kan fastsætte regler om DSB's adgang til som infrastrukturforvalter at overdrage opgaver vedrørende jernbaneinfrastruktur på S-banen til Banedanmark. Da forslaget vil indebære, at Banedanmark ikke fremover vil være infrastrukturforvalter på S-banen, men fortsat skal kunne udføre en række opgaver på den konventionelle infrastruktur, indføres der med lovforslaget en særlig certificeringsordning for Banedanmark med henblik på, at Trafikstyrelsen kan føre tilsyn med varetagelsen af disse opgaver.

2.2. Regelforenkling på jernbanen – privatbaner og S-banen

Den danske jernbane består blandt andet af den statslige jernbane og privatbanerne, som hovedsageligt er drevet af trafikelskaber, der er etableret af regionerne, og som kommunerne deltager i. Der er offentlige udgifter til både infrastrukturen og køb af togtrafik. Transportministeriet har beregnet de statslige omkostninger til at transportere én person én kilometer (personkilometer) på forskellige jernbanestrækninger. Med afsæt i det skønnede økonomiske behov ligger de statslige omkostninger på ca. 0 kr. til 2 kr. pr. personkilometer på S-banen og strækningen København-Odense-Aarhus, mens omkostningen for statens regionalbaner ligger på mellem ca. 2 kr. og 20 kr. pr. personkilometer svarende til, at regionaltogtrafikken er ca. 275 til 500 pct. dyrere pr. personkilometer end fjerntogtrafikken. Der er på den baggrund behov for – hvor muligt – at forenkle reglerne for at medvirke til, at omkostningerne kan nedbringes.

Lovforslaget skal således indgå som led i en række initiativer

på Transportministeriets område, der skal medvirke til at muliggøre en billiggørelse af jernbanen samt nedbringe det forventede efterslæb på jernbaneinfrastrukturen, som følge af stigende omkostninger til fornyelse og vedligehold.

Udover de elementer, som tilsigter at forenkle og afbureaukratisere reguleringen på S-banen, tilsigter lovforslaget at understøtte, at den mulighed, som jernbaneloven allerede indeholder for at undtage lokale og regionale strækninger, herunder privatbaner, fra regler, som gennemfører EU-regulering, anvendes i højere grad end hidtil. Derfor foreslås det at indføre en bestemmelse om, at lokale og regionale strækninger, herunder privatbaner, omfattes af lovens bestemmelser om bybaner, hvis transportministeren beslutter at undtage strækningerne fra de bestemmelser i loven, der gennemfører EU-regulering. Med muligheden for inden for EU-retten at undtage visse strækninger fra EU-regler om bl.a. sikkerhed, så de i stedet bliver omfattet af de mindre indgribende krav, som følger af reguleringen for bybaner, er det forventningen, at der skabes mulighed for sikkerhedsmæssigt forsvarligt at undtage flere strækninger fra byrdefuld EU-regulering.

2.3. Støj fra jernbaneaktiviteter

Jernbanen har i mere end 150 år været en del af det danske samfund og et vigtigt element i at binde bysamfund sammen i hele landet. Således er langt hovedparten af strækningerne anlagt længe før, der kom boliger langs strækningerne.

Infrastrukturarbejder for at opretholde jernbanen er som følge af jernbanens forskellige elementer – skinner, stenskræver, sveller m.v., meget omfattende og støjende. Og arbejder vil ofte kræve lukning af strækninger, mens de pågår. Det er samtidig normalt ikke en mulighed, som f.eks. i forbindelse med vejarbejder, at lave midlertidige spor, i og med at etablering af nye jernbanestrækninger er omfattende og kompliceret.

Infrastrukturarbejder på jernbanen vil som følge heraf, hvis de gennemføres i dagtimerne, indebære store begrænsninger i togtrafikken, og vil som udgangspunkt betyde, at togtrafikken må indstilles, og at passagererne i stedet skal transporteres med togbusser i det omfang, det er muligt. Reelt vil en tilgang med infrastrukturarbejder i dagtimerne betyde meget betydelige indskrænkninger af mobiliteten i det samlede transportsystem – navnlig i forhold til ind- og udpendling i byerne. Således vil en hyppigere lukning af togtrafikken føre til en overflytning fra tog- til vejtrafik, og vil derfor betyde øget trængsel på vejnettet med dertilhørende gener for de eksisterende trafikanter samt bymiljøet.

Som følge af generne for passagerne og mobiliteten søges infrastrukturarbejderne på jernbanen derfor så vidt muligt gennemført udenfor myldretiden og ofte i aften og nattetimerne. På den måde sikres funktionaliteten af jernbanen, samtidig med at de nødvendige arbejder gennemføres. Infra-

strukturarbejderne sker samtidig med afsæt i centralt placerede arbejdsbaser for at mindske tiden mellem arbejdsbaserne og sporarbejderne.

Infrastrukturforvaltere af statens jernbanenet, bybaner og privatbaner kan ikke sidestilles med andre virksomheder i forhold til fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder, da forhold på og langs jernbanen gør, at arbejdet ofte kun kan udføres om natten i tildelte sporspæringer tæt ved eller langs bebyggede områder. Det gør det vanskeligt at overholde de vejledende grænseværdier for støj og processer, og samtidig levere en tilgængelig jernbane for passagerer og gods. Det har desuden vist sig vanskeligt at forene byudvikling tæt ved jernbanen i byer og en fortsat tilstedeværelse af de nødvendige arbejdsbaser, som er en forudsætning for fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen. Derfor foreslås det med lovforslaget, at der fastsættes særskilte støjregler for infrastrukturaktiviteter på jernbanen. Hjemlen delegerer samtidig kompetence til transportministeren til at fastsætte nærmere regler om støj, herunder til at dispensere fra de fastsatte støjgrænser. Dette skal ske samtidig med, at infrastrukturforvalteren, i dialog med den pågældende kommune, så vidt muligt tager hensyn til naboer til jernbanen. Reglerne skal gælde for støj fra de ovennævnte typer af infrastrukturarbejder, herunder støj fra faste arbejdspladser, opstillingsspor, påsætningsspor, depoter, lagre, adgangsveje, sidespor, afsætningspladser m.v.

Forslaget giver desuden hjemmel til at fravige reglerne vedrørende støj i miljøbeskyttelsesloven og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf med henblik på at sikre, at infrastrukturarbejder kan udføres uden væsentlig forsinkelse eller fordyrelse, på ensartede vilkår på tværs af kommunegrænser samt til mindst mulig gene for togpassagererne og dermed mobiliteten. Der vil med lovforslaget ikke ske en ændring i støjen fra infrastrukturarbejder ved jernbanen, idet lovforslaget sigter på at kodificere den type arbejde, som hidtidigt er udført af infrastrukturforvalterne, og den støj, der ikke kan undgås i forbindelse hermed.

Jernbanevirksomhederne har – ligesom infrastrukturforvaltere – nødvendige terminalaktiviteter tæt på bebyggelser. Det gælder depotområder, hvor tog sættes i drift og tages ud af drift, og hvor togene klargøres til driften. Disse aktiviteter er særligt omfattende om natten, hvor selve togdriften er minimal. Ligeledes gælder det værkstedsområder, hvor aktiviteten er særlig høj i natteperioden, og tog rangeres til og fra værkstederne, sættes i drift og tages ud af drift. Disse aktiviteter reguleres med den nuværende lovgivning af de enkelte kommuner.

Forslaget indebærer derfor også, at nødvendige aktiviteter i forbindelse med jernbanevirksomhedernes togdrift, herunder opladning af batteritog, opstilling, rangering, opvarmning, nedkøling og service af jernbanekøretøjer, kan gennemføres på tidspunkter, som sikrer, at togene kan være til rådighed for passagererne.

Da der med lovforslaget lægges op til, at en række tilladelses- og godkendelsesprocedurer forsvinder, vil forslaget indebære en afbureaukratisering for såvel statslige som kommunale myndigheder.

3. Lovforslagets hovedpunkter

3.1. Fremtidens S-bane

3.1.1. Gældende ret

3.1.1.1. Sikkerhed

Det følger af jernbanelovens § 16, at Banedanmark er forvalter af statens jernbaneinfrastruktur. Banedanmark er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning, herunder trafikstyring, af statens jernbaneinfrastruktur, som også omfatter S-banen.

Trafikstyrelsen er tilsynsmyndighed på jernbaneområdet og fører tilsyn med indehavere af sikkerhedscertifikater, EU-sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, samt med sikkerhedsmæssige ydelser og personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner.

Trafikstyrelsen har grundlæggende to forskellige tilsynsopgaver: 1) som certificerende organ for virksomhedernes sikkerhedsledelsessystemer, og 2) som »klassisk« tilsynsmyndighed med beføjelser til at foretage tilsyn med alle forhold inden for jernbanesikkerhed og interoperabilitet.

Som certificerende myndighed udsteder Trafikstyrelsen sikkerhedscertifikater til jernbanevirksomheder og sikkerhedsgodkendelser til infrastrukturforvaltere.

Infrastrukturforvaltere skal have en gyldig sikkerhedsgodkendelse, jf. jernbanelovens § 39 a eller § 59. Sikkerhedsgodkendelser udstedes til infrastrukturforvaltere efter bekendtgørelse nr. 712 af 20. maj 2020 om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

Dette gælder både for forvaltere af infrastruktur omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed med senere ændringer (herefter sikkerhedsdirektivet), såvel som bybaner i Danmark.

Indehavere af en sikkerhedsgodkendelse har ansvaret for en sikker drift af deres del af jernbanesystemet og kontrollen med de risici, der opstår på dette system. Herudover har indehavere af sikkerhedsgodkendelse pligt til at iværksætte nødvendige risikostyringsforanstaltninger, og hvor det er relevant, at inddrage og samarbejde med de øvrige parter på jernbaneområdet omkring disse foranstaltninger.

Ved ansøgning om sikkerhedsgodkendelse skal infrastrukturforvalteren dokumentere, at dennes sikkerhedsledelsessystem opfylder kravene i bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbanelområdet, hvis sikkerhedsgodkendelsen udstedes i medfør af jernbanelovens § 39 a, eller i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2018/762 af 8. marts 2018 om fastlæggelse af fælles sikkerhedsmetoder vedrørende krav til sikkerhedsledelsessystemer, hvis sikkerhedsgodkendelsen udstedes i medfør af jernbanelovens § 59.

Som tilsynsmyndighed fører Trafikstyrelsen tilsyn (audit) med udgangspunkt i virksomhedernes sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse. Tilsyn benyttes ved udstedelse, fornyelse, opfølgning og ændring af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser. En række bekendtgørelser stiller krav til virksomhederne og deres ansatte inden for jernbanesikkerhed, herunder bl.a. områder som helbred, uddannelse og ibrugtagningstilladelser. Trafikstyrelsen fører kontrol med virksomhedernes opfyldelse af disse krav gennem tilsyn med virksomhederne.

Det følger af jernbanelovens § 57, at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er ansvarlige for sikkerheden på deres respektive del af jernbanesystemet. Trafikstyrelsen er sikkerhedsmyndighed, udsteder regler om sikkerhed og interoperabilitet på jernbanen og er i forhold vedrørende jernbanesikkerhed uafhængig og ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse.

Jernbaneloven udgør en rammelovgivning, som blandt andet implementerer en række EU-direktiver på jernbanelområdet. Jernbaneloven og regler i medfør heraf implementerer udover sikkerhedsdirektivet f.eks. direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbanelområde med senere ændringer (herefter markedsåbningsdirektivet), og direktiv 2016/797 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union med senere ændringer (herefter interoperabilitetsdirektivet).

Den gældende jernbaneregulering bygger på en forudsætning om, at der er en opdeling af ansvaret mellem en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter. Ansvarsfordelingen mellem jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter er baseret på EU-regulering, som blev indført for at skabe større effektivitet gennem øget konkurrence ved en åbning af adgangen til infrastrukturen for alle jernbaneoperatører. Selvom S-banen er undtaget langt størstedelen af EU-reguleringen, indeholder jernbaneloven en række nationale regler med inspiration fra EU-reguleringen, som finder anvendelse på S-banen, men som ikke er påkrævet i henhold til EU-retten. De nationale regler, der gælder for bybanen, bygger på, at der er en opdeling af ansvaret mellem en jernbanevirksomhed og en infrastrukturforvalter. Det gælder bl.a. § 19 om infrastrukturforvalterens krav og forskrifter vedrørende færdsel på baneafsnit.

Jernbanelovens § 72, 1. pkt., § 73, stk. 1, og § 74, stk. 1, giver Trafikstyrelsen mulighed for at udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat, et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse.

Hvis indehaveren af et sikkerhedscertifikat, et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse ikke opfylder vilkår eller betingelser fastsat i disse, kan Trafikstyrelsen efter jernbanelovens § 72 udstede påbud om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde disse vilkår og betingelser. Det samme gælder for indehavere af en godkendelse eller en køretøjsomsætningstilladelse.

Det følger af jernbanelovens § 73, at Trafikstyrelsen kan udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat, et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der er nødvendige for at udbedre de forhold, der er konstateret ved et tilsyn. Det følger af § 73, stk. 2, at Trafikstyrelsen efter udløbet af tidsfristen om nødvendigt kan lade disse foranstaltninger udføre for indehaverens regning, jf. stk. 1. Er de sikkerhedsmæssige forhold uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet.

Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Trafikstyrelsen efter jernbanelovens § 74 udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat, et EU-sikkerhedscertifikat eller en sikkerhedsgodkendelse om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der efter Trafikstyrelsens vurdering er nødvendige for at udbedre disse forhold. I påbuddet kan det fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet. Det følger endvidere af stk. 2, at ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for sikkerheden for vejtrafikken i niveauoverkørsler, kan Trafikstyrelsen udstede påbud til infrastrukturforvalteren om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der efter Trafikstyrelsens vurdering er nødvendige for at udbedre disse forhold. I påbuddet kan det fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet. Det følger af stk. 3, at efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for indehaverens, jf. stk. 1, eller infrastrukturforvalterens, jf. stk. 2, regning.

3.1.1.2. Ekspropriation

Lov om DSB indeholder ikke efter gældende ret en hjemmel til at iværksætte ekspropriation efter nærmere bestemte regler.

Det følger af jernbanelovens § 30, stk. 1, at transportmini-

steren til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, kan iværksætte, eller for så vidt angår ikkestatslige anlæg, kan tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i stk. 2.

Jernbanelovens § 30 udgør således en ekspropriationshjemmel for både statslige og ikkestatslige anlægsmyndigheder. I praksis vil ekspropriation til statslige anlæg i henhold til stk. 1 iværksættes ved, at f.eks. Banedanmark eller Vejdirektoratet anmoder transportministeren om at bemyndige Kommissarierne ved Statens Ekspropriationer til at ekspropriere til et konkret formål, jf. §§ 11 og 14 i lovbekendtgørelse nr. 386 af 13. april 2023 (herefter ekspropriationsprocessloven). Dette kan f.eks. være til ekspropriation med det formål at udvide et allerede eksisterende spor eller en vej.

Det følger af den gældende jernbanelovs § 30, stk. 3, at transportministeren ved ekspropriation efter stk. 1 kan pålægge ejendomme servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger. For så vidt angår statslige og ikkestatslige anlæg vil det dog som udgangspunkt være den myndighed eller det selskab, som anmoder om ekspropriation, der også er den myndighed, der forestår pålæggelse af sådanne servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

3.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3.1.2.1. DSB som infrastrukturforvalter

I Aftalen om Infrastrukturplan 2035 indgår, at ansvaret for infrastrukturen på S-banen skal overgå fra Banedanmark til DSB. Sektoroverdragelsen sker som en del af det samlede projekt med at fremtidssikre den kollektive trafik i Hovedstadsområdet og indebærer blandt andet, at der skal gennemføres en fuldautomatisering af driften på S-banen og gennemføres en samling af ansvaret for S-banen hos DSB. Med overdragelsen vil der ske en ændring af ansvars- og opgavefordelingen på S-banen, som også har betydning for, hvordan jernbanesikkerheden fremover varetages på S-banen. Overdragelsen vil desuden indebære, at der vil ske en overdragelse af ejerskab af S-banens signalsystem og konventionelle infrastruktur fra Banedanmark til DSB. Overdragelsen ændrer ikke på, at S-banen fortsat betragtes som en del af statens jernbaneinfrastruktur i regi af jernbaneloven.

Fremtidens S-bane gør det nødvendigt at foretage en række ændringer i den gældende regulering, som understøtter og i højere grad tager hensyn til den kommende automatiserede og integrerede drift af togtrafik og infrastruktur end i den gældende regulering af S-banen.

De foreslåede ændringer vil skulle sikre, at Trafikstyrelsen kan fastsætte særlige regler om godkendelse og certificering af DSB, som vil kunne muliggøre, at DSB fremover bliver både infrastrukturforvalter og operatør på S-banen med det ansvar og de opgaver, som følger med.

Med lovforslaget vil transportministeren blive bemyndiget til at udstede regler om overdragelse af opgaver og godkendelse af parterne med henblik på at skabe grundlag for, at der kan foretages de ændringer i den nuværende regulering, som muliggør, at DSB fremover vil kunne blive både infrastrukturforvalter og operatør på S-banen med det ansvar og de opgaver, som følger med. De regler, som vil blive udstedt, vil skulle sikre, at visse af de opgaver, der efter gældende regulering varetages af Banedanmark som infrastrukturforvalter for S-banen, også fremover vil kunne varetages af Banedanmark på baggrund af en certificering, som Trafikstyrelsen vil kunne føre tilsyn med.

Grundlaget herfor vil være forslaget om Trafikstyrelsens certificering af Banedanmark. Trafikstyrelsen vil med forslaget føre tilsyn med Banedanmarks overholdelse af certificeringsgrundlaget. Omfanget og den nærmere specifikation af de opgaver, der foreslås varetaget af Banedanmark på DSB's vegne, vil blive fastsat i en aftale mellem disse to parter.

Med henblik herpå foreslås det således med lovforslagets § 1, nr. 14 at indføre et særskilt kapitel for S-banen, hvor det af forslaget fremgår, at DSB forvalter jernbaneinfrastrukturen på S-banen, og at transportministeren kan fastsætte regler om DSB's adgang til at overdrage opgaver til Banedanmark, herunder ift. teknisk drift- og systemansvar, samt fastsætte regler om Trafikstyrelsens certificering af Banedanmark som grundlag for Banedanmarks varetagelse af opgaverne. Hensigten med forslaget er, at Trafikstyrelsen forbliver sikkerhedsmyndighed på S-banen for DSB, og at der indføres et nyt certificeringsgrundlag til brug for certificeringen af Banedanmark. Trafikstyrelsen vil dermed efter forslaget få en ny rolle som certificerings- og tilsynsmyndighed overfor Banedanmark. Dette nødvendiggør en række konsekvensændringer i loven, hvor Banedanmark efter gældende ret er infrastrukturforvalter af statens jernbaneinfrastruktur.

Reguleringen af ansvaret og det deraf følgende tilsyn, vil skulle følge de linjer for ansvarsfordelingen som skitseret i de følgende afsnit nedenfor.

Teknisk drift- og systemansvar vil betegne Banedanmarks ansvar for, at den del af jernbaneinfrastrukturen, hvor Banedanmark vil få overdraget opgaver af DSB, til enhver tid vedligeholdes og fornyes i en stand, der sikrer, at infrastrukturen er sikker til drift. Det tekniske driftsansvar vil omfatte ansvaret for at sikre, at infrastrukturen fortsat lever op til gældende tekniske regler, at vedligeholdelses- og fornyelsesaktiviteter planlægges og udføres efter gældende tekniske regler samt at meddele nødvendige begrænsninger for den trafikale anvendelse til infrastrukturforvalteren, DSB. Systemansvaret vil indebære ansvaret for, at de tekniske regler er dækkende, og vil også indebære retten til at dispensere fra reglerne. Banedanmark vil skulle udføre opgaverne inden for rammerne af et ledelsessystem, som er certificeret af Trafikstyrelsen. Det overordnede ansvar for jernbanesy-

stemets samlede drift og sikkerhed vil være placeret hos infrastrukturforvalteren, DSB.

DSB vil med omorganiseringen være overordnet ansvarlig for sikkerheden på S-banen. DSB vil skulle forvalte de trafikale sikkerhedsregler (inkl. regler for adgang til spor) og de tekniske regler for signalerne (CBTC). Banedanmark vil have ansvar for den konventionelle infrastruktur på S-banen og vil dermed varetage opgaver, der er relateret til konventionel infrastruktur, hvilket vil indebære ansvaret for fornyelse og vedligehold og ansvaret for regler og normer for S-banens konventionelle infrastruktur. Det betyder, at Banedanmark vil skulle udføre opgaver for DSB på den konventionelle infrastruktur på baggrund af det tilhørende regel- og normgrundlag, der ikke berører CBTC og trafikafviklingen. Banedanmark vil kunne få en tredje part (f.eks. et forsyningsselskab) til på Banedanmarks vegne at udføre opgaver, f.eks. gravearbejder under banen, hvor Banedanmark vil kunne udstede gravetilladelser til projektet. Uanset om der vil være tale om vedligeholdelsesopgaver eller projekter, vil Banedanmark skulle afrapportere på et tilstrækkeligt niveau til DSB.

DSB vil skulle varetage sit ansvar ved at iagttage, at de aftalte leverancer leveres. DSB vil kunne lægge en certificering af Banedanmark til grund for, at den konventionelle infrastruktur er sikker at køre tog på givet Banedanmarks konkrete oplysninger om infrastrukturens tilstand.

Modellen vil med hensyn til certificering og tilsyn indbefatte, at DSB vil få en sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter på S-banen efter regler bestemt i en bekendtgørelse. For Banedanmark vil et kravgrundlag blive etableret i en bekendtgørelse, der vil danne rammerne for certificeringen af Banedanmark.

Trafikstyrelsen vil med forslaget føre tilsyn med, om DSB lever op til kravene som infrastrukturforvalter på S-banen. DSB vil, som infrastrukturforvalter og som en del af deres sikkerhedsledelsessystem, skulle have procedurer, der vil skulle sikre, at de får den nødvendige information fra Banedanmark til at varetage en sikker togdrift. DSB vil i den forbindelse kunne lægge til grund, at den del af infrastrukturen, der efter forslaget ligger under Banedanmarks ansvar (dækket af certificeringen fra Trafikstyrelsen), lever op til gældende regler og normer, og dermed vil være sikker at køre på henset til Banedanmarks konkrete rapportering til DSB. DSB vil således ikke skulle føre tilsyn med infrastrukturens tilstand. Trafikstyrelsen vil føre tilsyn med, at Banedanmark lever op til kravene i certificeringsgrundlaget. DSB vil ikke blive påkrævet selv at have kompetencerne til at kunne udføre det, der ligger under Banedanmarks ansvar.

DSB vil som en del af deres sikkerhedsledelsessystem skulle have processer for samarbejdet med Banedanmark, så

DSB til brug for en sikker drift vil kunne sørge for at få leveret den nødvendige information om den konventionelle infrastrukturens tilstand fra Banedanmark. DSB vil ikke have ansvar for rigtigheden af informationerne fra Banedanmark. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Banedanmark vil således blive eneleverandør af ydelser, når det kommer til den konventionelle jernbaneinfrastruktur. Hvis det på et senere tidspunkt vurderes hensigtsmæssigt, vil der kunne være andre leverandører end Banedanmark, som helt eller delvist står for disse ydelser.

3.1.2.2. Certificering af Banedanmark

Med lovforslagets § 1, nr. 14, bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om certificering af Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen. Det er hensigten, at Trafikstyrelsen vil skulle udstede certificeringen til Banedanmark.

Certificeringen af Banedanmark vil skulle sikre, at Banedanmark har de nødvendige kompetencer og ledelsessystemer på plads til, at Banedanmark vil kunne varetage de opgaver på S-banen, som vil blive overdraget til Banedanmark i medfør af det foreslåede § 39 d, stk. 3, i jernbaneloven og vil være en forudsætning for, at Banedanmark vil kunne varetage de overdragne opgaver. Det skønnes hensigtsmæssigt med en ny certificeringsordning, da DSB med forslaget vil overtage Banedanmarks infrastrukturforvalterskab af S-banen, mens Banedanmark fortsat vil skulle varetage visse opgaver på S-banen. Det foreslås i den forbindelse, at certificeringen af Banedanmark til at varetage opgaver på S-banen vil blive pålagt en afgift på et årligt grundbeløb på 65.000 kr.

3.1.2.3. Påbud

Lovforslaget understøtter, at DSB vil skulle være jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter på S-banen, og DSB vil skulle have det overordnede jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for S-banen. Derudover foreslås det, som beskrevet ovenfor, at oprette en ny certificeringsordning, hvor Trafikstyrelsen vil skulle certificere Banedanmark til at varetage opgaver vedrørende fornyelse og vedligeholdelse på den konventionelle infrastruktur af S-banen samt føre tilsyn med Banedanmark. Banedanmark vil dermed blive leverandør til DSB, men med egen selvstændig certificering. Trafikstyrelsen vil således blive sikkerhedsmyndighed over for DSB og certificerings- og tilsynsmyndighed over for Banedanmark.

Det foreslås på denne baggrund, at der indsættes en henvisning til Banedanmarks certifikat, jf. den foreslåede bestemmelse i henholdsvis jernbanelovens § 39 d, stk. 4, i jernbanelovens § 72, 1. pkt., og i § 73, stk. 1. Dermed vil Banedanmark kunne modtage et påbud, hvis Banedanmark ikke opfylder vilkår eller betingelser fastsat i certifikatet, jf. jernbanelovens § 72, eller hvis Banedanmark ikke har fore-

taget de foranstaltninger, der er nødvendige for at udbedre forhold, der er konstateret ved et tilsyn, jf. jernbanelovens § 73. Hvis Banedanmark herefter ikke efterkommer påbuddet, vil Banedanmark efter de foreslåede ændringer kunne straffes for tilsidesættelse af påbud, jf. jernbanelovens § 116, stk. 3.

Det foreslås derimod ikke at indsætte en henvisning til Banedanmarks certifikat i jernbanelovens § 74, stk. 1, om påbud ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden. Hvis Banedanmark har foretaget sig noget, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, vil Trafikstyrelsen kunne udstede påbud til DSB som infrastrukturforvalter på S-banen efter jernbanelovens § 74, idet DSB vil have ansvaret for jernbanesikkerheden på S-banen. Tilsvarende vil Trafikstyrelsen kunne udstede et forbud til DSB efter jernbanelovens § 75, hvis det konstateres, at de sikkerhedsmæssige forhold for jernbanetrafikken er klart uforvarselige. Hvis DSB herefter ikke efterkommer påbuddet eller forbuddet, vil DSB kunne straffes for tilsidesættelse af påbud eller forbud, jf. jernbanelovens § 116, stk. 3.

3.1.2.4. Ekspropriation

Som led i, at det foreslås, at DSB vil skulle være infrastrukturforvalter på S-banen, foreslås det, at der indsættes en ny bestemmelse § 18 i lov om DSB, hvorefter transportministeren vil blive bemyndiget til for DSB i henhold til de foreslåede bestemmelser at erhverve de arealer og ejendomme m.v., der er nødvendige for anlæg, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur og dertil knyttede projekter på S-banen, herunder til realisering af Fremtidens S-bane. Ekspropriation vil skulle ske efter reglerne i ekspropriationsprocesloven. DSB vil hermed som infrastrukturforvalter på Fremtidens S-bane blive stillet, som hvis det var Banedanmark, der skulle ekspropriere.

Transportministeren vil i medfør af den foreslåede bestemmelse til fordel for DSB kunne iværksætte ekspropriation med henblik på at erhverve rettigheder over fast ejendom, herunder i form af servitutter, der er nødvendige for anlæg, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen og dertil knyttede projekter på S-banen, herunder værksteds- og klarøringsfaciliteter.

Ekspropriation vil efter forslaget skulle ske efter ekspropriationsprocesloven. Det foreslåede vil indebære, at transportministeren efter de almindeligt gældende procesregler i ekspropriationsprocesloven § 12 vil skulle henvise en ekspropriationssag til behandling ved en ekspropriationskommission.

Ekspropriationskommissionen vil efter ekspropriationsproceslovens regler skulle tage stilling til, hvorledes ekspropriation vil kunne gennemføres, og vil i givet fald kunne fastsætte erstatning derfor. Dette vil kunne ske i forbindelse med ekspropriationskommissionens afholdelse af besigtigelses- og ekspropriationsforretninger, som berørte rettig-

hedshavere orienteres om, jf. ekspropriationsproceslovens kapitel 4. Ekspropriationskommissionens erstatningsafgørelse vil efter ekspropriationsproceslovens regler kunne indbringes for en taksationskommission, mens sag om ekspropriationsindgrebet vil kunne indbringes for domstolene.

Det foreslås med § 18, stk. 2, i lov om DSB, at transportministeren vil kunne bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser til at ekspropriere.

Herudover foreslås det at tilrette jernbanelovens § 30, stk. 1 og 3, om ekspropriation med enkelte tekniske ændringer.

3.2. Regelforenkling på jernbanen - privatbaner og S-banen

3.2.1. Gældende ret

Jernbaneloven udgør en rammeloggivning, som blandt andet implementerer en række EU-direktiver på jernbaneområdet. Jernbaneloven og regler udstedt i medfør heraf implementerer for eksempel markedsåbningsdirektivet, interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet med senere ændringer. Bybaner er ikke omfattet af interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet.

Direktiverne udgør en del af rammen for EU-reguleringen på jernbaneområdet, der i høj grad suppleres af EU-retlige gennemførelsesretsakter udstedt af EU-Kommissionen.

Den EU-retlige regulering medfører et løbende behov for justeringer og tilpasninger i national lovgivning. Tilpasningerne skal medvirke til at sikre, at EU-reguleringen implementeres tilstrækkeligt i national lovgivning ud fra en forudsætning om minimumsimplicitering, så jernbanesektoren og erhvervslivet bliver underlagt færrest mulige byrder.

Det følger af jernbanelovens § 3, stk. 1, nr. 3, at bybaner omfatter metro, letbaner og S-banen. Bybaner blev introduceret som et samlebegreb for disse bybanesystemer ved lov nr. 686 af 27. maj 2015. Begrebet bybane relaterer sig til markedsåbningsdirektivet, som anvender betegnelsen »transport i byer og forstæder«. Ved transport i byer og forstæder forstås ifølge direktivet transportydelser, hvis hovedformål er opfyldelse af behovene i et bycentrum eller byområde, herunder et grænseoverskridende byområde, samt transportbehovene mellem et sådant bycentrum eller byområde og de omkringliggende områder.

Fælles for bybanesystemerne er, at de i dag er omfattet af hovedparten af jernbanelovens bestemmelser med undtagelse af §§ 4-8 om markedsadgang, § 9, stk. 2, om underretning af Det Europæiske Jernbaneagentur ved udstedelse, suspension, ændring eller tilbagekaldelse af tilladelser til jernbanevirksomheder, § 10 om ansøgere, der ikke er jernbanevirksomheder, § 17 om tildeling af infrastrukturkapacitet, § 18 om netredegyldelse, § 20, stk. 1, 2. pkt., om præstationsordning, § 21 om infrastrukturafgifter, § 53, stk. 3, om erstatningsansvar for gods samt §§ 58-60 c om EU-sikker-

hedscertifikater, sikkerhedsgodkendelse for infrastrukturforvaltere, køretøjsomsætningstilladelse og typegodkendelse, godkendelse af infrastruktur, godkendelse af udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr og krav om anvendelse af den elektroniske ansøgningsportal, der fungerer som one-stop-shop for behandling af ansøgninger om EU-sikkerhedscertifikater, køretøjsomsætningstilladelser, typegodkendelser og godkendelse af udbud vedrørende fast ERTMS-udstyr.

Udover de ovenfor angivne bestemmelser er metro og letbaner heller ikke omfattet af § 20 om kontrakter mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden, § 22 om kørestrøm og §§ 66-68 om helbreds- og uddannelseskra- v. Dog er der mulighed for at fastsætte særlige regler om de forhold, der kun gør sig gældende for bybaner på disse områder.

Som led i implementeringen af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv, blev der i forbindelse med lov nr. 510 af 1. maj 2019 om ændring af jernbaneloven endvidere indført et særskilt kapitel i loven for bybaner, som kan sammenlignes med sikkerhedsdirektivets og interoperabilitetsdirektivets regler om bl.a. sikkerhedscertifikat, sikkerhedsgodkendelse og ibrugtagningstilladelser.

Det følger således af kapitel 7 i jernbaneloven, at henholdsvis jernbanevirksomheder, som driver virksomhed på en bybane og infrastrukturforvaltere, som forvalter infrastruktur på en bybane skal have et sikkerhedscertifikat og en sikkerhedsgodkendelse, som udstedes af Trafikstyrelsen.

Det følger af § 39 b i kapitel 7, at det kræver godkendelse fra Trafikstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur eller køretøjer i brug på S-banen. Hvis der er tale om ikke-signifikante ændringer af infrastrukturen, er det infrastrukturforvalteren, der godkender ændringerne, i henhold til infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem. Vurderingen af om en ændring er signifikant foretages af infrastrukturforvalteren, men Trafikstyrelsen fører tilsyn med infrastrukturforvalteren herunder infrastrukturforvalternes signifikansvurderinger i forbindelse med ændringer i infrastrukturen.

Godkendelse af køretøjer, der alene kører på bybane, sker i dag efter reglerne i bekendtgørelse nr. 1581 af 5. december 2023 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet. I forbindelse med godkendelse af køretøjer på S-banen, skal en assessor inddrages. S-togskøretøjer er ikke underlagt krav om registrering i NVR-registeret, og der sker ikke aktuelt registrering heri. For ikke-eldrevne køretøjer, der kører på både jernbanenettet og S-banen, skal der ske en kompatibilitetsvurdering efter reglerne i bekendtgørelse om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet.

Kapitel 7 indeholder desuden bemyndigelsesbestemmelser, som gør det muligt at fastsætte nærmere regler om særlige forhold for bybaner, herunder om sikkerhedscertifikatet, sikkerhedsgodkendelsen og ibrugtagningstilladelser. Bemyndigelsesbestemmelserne gør det muligt at fastsætte lempelige krav til at opnå sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodken-

delse, som udelukkende skal gælde for bybanesystemerne og som er uafhængige af EU-regler på jernbaneområdet.

Trafikstyrelsen har udstedt en række bekendtgørelser, som regulerer bestemmelserne i kapitel 7 nærmere.

EU-reguleringen indeholder en række muligheder for at undtage visse dele af jernbanen. Det omfatter blandt andet privatejede jernbaneinfrastrukturer og lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, herunder privatbaner. Det har i forbindelse med den ovennævnte implementering i jernbaneloven været hensigten at minimumsimplicentere direktiverne, så erhvervslivet ville blive underlagt færrest mulige byrder.

Transportministeren kan i dag efter jernbanelovens § 2, stk. 6, fastsætte regler om, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, der udfører transport på sådanne infrastrukturer, herunder privatbaner, delvis kan undtages bestemmelser i loven.

Bemyndigelsesbestemmelsen giver lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, der udfører transport på sådanne infrastrukturer, mulighed for at blive undtaget bestemmelser i loven, som gennemfører EU-regulering og eventuel national regulering inden for rammerne af direktivernes anvendelses- og undtagelsesmuligheder.

Bemyndigelsesbestemmelsen i jernbanelovens § 2, stk. 6, blev indført som følge af den løbende dialog med Europa-Kommissionen om sikkerhedsdirektivets, markedsåbningsdirektivets og interoperabilitetsdirektivets anvendelsesområde og behovet for at udnytte de muligheder, der er for at undtage privatbaner (og eventuelt andre lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer) fra EU-regulering. Med hjemmel i § 2, stk. 6, har Transportministeriet udstedt bekendtgørelse nr. 834 af 15. juni 2023 om undtagelse af dele af jernbanelovens anvendelsesområde for visse jernbaneinfrastrukturer. Bekendtgørelsen undtager lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, herunder privatbaner, fra visse bestemmelser i loven, som implementerer markedsåbningsdirektivet.

Sikkerhedsdirektivet og interoperabilitetsdirektivet er implementeret ved bekendtgørelser, og bestemmelser i direktiverne er endvidere gennemført direkte i jernbaneloven. Det gælder blandt andet jernbanelovens §§ 58-60 c, som fastsætter regler om EU-sikkerhedscertifikat, krav om sikkerhedsgodkendelse, køretøjsomsætningstilladelse og godkendelse af infrastruktur. Lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, herunder privatbaner, er ikke undtaget fra bestemmelser i loven, som gennemfører sikkerhedsdirektivet og interoperabilitetsdirektivet.

Bybaner er ikke omfattet af jernbanelovens §§ 58-60 c. I forbindelse med implementeringen af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv, som blandt andet fastslog, at bybaner ikke længere skal være omfattet af de pågældende direktiver, blev der i stedet indsat et særskilt kapitel for bybaner i jernbanelovens kapitel 7. Bestemmelserne i kapitel 7 viderefører reglerne om, at bybaner skal have et sikkerhedscertifikat og en

sikkerhedsgodkendelse udstedt af Trafikstyrelsen, ligesom det også kræver godkendelse fra Trafikstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur og køretøjer i brug på en bybane (såkaldte ibrugtagningstilladelser), men indeholder også bemyndigelsesbestemmelser, som giver mulighed for at fastsætte særlige regler for bybaner, således at der for bybaner kan udmøntes et selvstændigt, sammenhængende og i forhold til den europæiske lovgivning uafhængigt godkendelsessystem.

3.2.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Bybaner er ikke omfattet af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv. Det forhindrer dog ikke medlemsstaterne i frivilligt at anvende direktivernes bestemmelser eller lignende regler på bybane-strækninger, hvis medlemsstaterne finder det hensigtsmæssigt. Selvom bybaner, herunder S-banen, i dag er undtaget langt størstedelen af EU-reglerne, har man således i Danmark ved national ret hidtil fundet det hensigtsmæssigt at lade EU-lignende regler finde anvendelse på bybaner.

Transportministeriet ønsker at afbureaukratisere og forenkle de regler, som skal finde anvendelse på S-banen. Med etableringen af en fuldautomatiseret S-bane vil der blive skabt et integreret system, som vil give større afhængighed mellem drift og infrastruktur, og hvor begge funktioner vil blive samlet til varetagelse af DSB. Rollen, som henholdsvis infrastrukturforvalter og jernbaneoperatør, forudsættes således ikke fremover at skulle varetages af to af hinanden uafhængige parter. Bestemmelser i jernbaneloven, som forudsætter en sådan ansvarsfordeling, foreslås dermed fremover ikke at skulle finde anvendelse for S-banen. Det drejer sig bl.a. om jernbanelovens §§ 15 og 19 om infrastrukturforvalterens krav til færdsel og § 23, stk. 2, om infrastrukturforvalterens mulighed for at lade en anden virksomhed varetage trafikstyring.

Overgangen til en fuldautomatiseret drift på S-banen forventes desuden at ville medføre, at en række nye teknologier vil blive indført eller anvendt i højere grad end hidtil på S-banen. Der vil således i højere grad blive anvendt kunstig intelligens og overvågning af spor og perroner for at reducere risikoen for jernbaneulykker. Samtidig er Banedanmark i gang med et projekt, der vil sikre løbende digital overvågning af infrastrukturens tilstand. Indførelse af kunstig intelligens er ikke uforenelig med den gældende regulering af jernbanesikkerheden, men Transportministeriet anser det for hensigtsmæssigt at undtage S-banen fra gældende regler for bybaner for at understøtte, at der vil kunne skabes friere rammer til effektiv implementering af nye løsninger gennem etablering af selvforvaltning og med fokus på samtidig at bevare det høje jernbanesikkerhedsniveau for S-banen.

På denne baggrund foreslås det i lovforslagets § 1, nr. 1, at der indsættes et nyt stk. 5 i § 2 om jernbanelovens anvendelsesområde, som vil undtage S-banen fra krav om ibrugtagningstilladelser for køretøjer og infrastruktur.

Derudover foreslås det at undtage S-banen fra bestemmelser, som grundet den fremtidige organisering og ansvarsfordeling på S-banen ikke længere vil skulle finde anvendelse. Det omfatter § 39 b om godkendelse fra Trafikstyrelsen til at tage jernbaneinfrastruktur eller køretøjer i brug, § 40 om drift af veteranbaner, §§ 54 og 54 a om transport af farligt gods, § 62 om niveauoverkørsler og §§ 76-77 om udveksling af oplysninger mellem Trafikstyrelsen og sikkerhedsmyndigheder i EU.

Med lovforslaget foreslås det således at udvide undtagelserne for S-banen, så S-banen ligeledes undtages fra § 20, stk. 1, 1. pkt., om kontrakt om samarbejdsrelationer og betingelser for benyttelse af jernbaneinfrastrukturen (og dermed hele § 20), og §§ 65-68 om krav til sikkerhedsklassificerede funktioner, som ligeledes er tilfældet for metro og letbaner i dag.

Den væsentligste ændring ved det sikkerhedskoncept, som foreslås med dette lovforslag, vil være, at Trafikstyrelsen ikke længere vil skulle godkende nye tog eller ny infrastruktur, før de tages i brug. Forslaget vil medføre, at der ikke vil blive stillet specifikke krav til infrastruktur og køretøjer, og der ikke vil skulle opnås ibrugtagningstilladelse til infrastruktur eller rullende materiel. Forslaget udspringer af en risikobaseret betragtning, hvor det med forslaget vil blive overladt til virksomheden at håndtere risici og demonstrere via interne procedurer, og at de krav virksomhederne selv opstiller, fortsat vil gøre, at S-banen er sikker.

I dag skal Banedanmark og DSB fremsende materiale, der kan dokumentere, at tog eller infrastruktur er sikker at ibrugtage, hvilket efter de gældende nationale regler og standarder, som i overvejende grad afspejler kravene i EU-reguleringen, kan være et ganske omfattende arbejde. En del af de stigende omkostninger til fornyelse og vedligehold på jernbanen, kan således tilskrives de komplicerede processer, der følger af den nuværende tilgang til regulering af jernbanesikkerhed, og hvordan aktørerne på jernbanen agerer for at efterleve proceskravene.

Ved, efter forslaget, at erstatte ibrugtagningstilladelser af en intern godkendelse vil virksomheden have kontrol over hele processen og mulighed for prioritering af ressourcer med tæt kendskab til projektet. Besparelspotentialet ved at fjerne kravet om ibrugtagningstilladelser forventes ikke at opstå fra de sparede direkte omkostninger til sagsbehandling, men fra de tidsmæssige gevinster og muligheder i planlægning, der vil kunne opnås i gennemførelsen af især infrastrukturprojekter.

Trafikstyrelsen vil efter forslaget fortsat føre tilsyn med jernbanesikkerheden på S-banen og vil også føre tilsyn med, at DSB og Banedanmark har implementeret tilstrækkelige interne procedurer til at sikre ibrugtagning af tog og infrastruktur.

Transportministeriet ønsker herudover at deregulere og afbureaukratisere forvaltningen af regler for lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, herunder at etablere forudsætningerne for øget selvforvaltning på disse strækninger. Den foreslåede deregulering tager sigte på, at relevante strækninger vil kunne blive undtaget fra bestemmelser i jernbaneloven, herunder §§ 58-60 c om sikkerhedscertifikater og -godkendelser, samtidig med, at der vil blive opretholdt et højt sikkerhedsniveau for de strækninger, som vil kunne undtages, fordi de enten helt falder udenfor direktiverne anvendelsesområde, eller fordi de er omfattet af undtagelsesmuligheder i direktiverne.

Muligheden for at undtage lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, herunder privatbaner, er delvist sikret med den nuværende formulering af jernbanelovens § 2, stk. 6. Transportministeriet vurderer imidlertid, at jernbaneloven ikke indeholder en bemyndigelse, der gør det muligt at fastsætte enklere nationale krav til at opnå sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelse m.v. for strækninger, som undtages jernbanelovens §§ 58-60. En undtagelse efter § 2, stk. 6, vil således for visse bestemmelser kunne risikere at indebære, at der ikke kan stilles de krav, som er nødvendige for at opretholde et højt sikkerhedsniveau, hvis der ikke samtidig gives mulighed for at sætte nationale regler i stedet. Det er således Transportministeriets opfattelse, at det er en forudsætning for, at undtagelsesmulighederne i direktiverne kan udnyttes fuldt ud, at der nationalt kan fastsættes de regler, der er nødvendige for at opretholde jernbanesikkerheden på strækningerne, herunder regler om sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse. Formålet med bemyndigelsen til at undtage strækninger og virksomheder fra bestemmelser i jernbaneloven, som gennemfører krav i sikkerhedsdirektivet og interoperabilitetsdirektivet er således ikke, at der ikke skal gælde regler for strækningerne, men derimod at der kan fastsættes nationale regler for disse strækninger.

Det forslås derfor at indsætte en bestemmelse i jernbanelovens § 2, stk. 9, som vil fastsætte hvilke nationale regler, der skal finde anvendelse for de strækninger, som undtages fra bestemmelser i lovens §§ 58-60 c, som gennemfører interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet for så vidt angår certificering, sikkerhedsgodkendelse, køretøjsomsætningsstilladelsen og typegodkendelser samt infrastrukturgodkendelser. Med den foreslåede bestemmelse vil jernbaneinfrastrukturen og virksomhederne blive omfattet af de regler, der gælder for bybanenet og bybaneoperatører, herunder reglerne i kapitel 7. Lokalbanenet og lokalbaneoperatører vil endvidere blive omfattet af de regler, der er udstedt i medfør af jernbanelovens bestemmelser om bybanenet og bybaneoperatører.

Den foreslåede bestemmelse har til formål at sikre, at jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, der ved bekendtgørelse undtages fra de bestemmelser i jernbaneloven, der gennemfører interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet, forbliver omfattet af nationale regler om sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser, køretøjs- og infrastrukturgodkendelser m.v., således at jernbanesikkerheden vil bli-

ve opretholdt på de strækninger, der undtages fra de europæiske regler om interoperabilitet og jernbanesikkerhed. Vurderingen af om en strækning kan undtages fra bestemmelser i jernbaneloven, der gennemfører interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet, sker i overensstemmelse med direktivernes anvendelsesområde og undtagelsesmuligheder. Således vil det alene være muligt at undtage net, der i funktionsmæssig henseende er adskilt fra resten af Unionens jernbanesystem, og som kun er tænkt anvendt til persontrafik i lokal-, by- og oplandsområder samt jernbanevirksomheder, der udelukkende driver virksomhed på disse net, fra jernbanelovens §§ 58-60 c.

Forslaget har således til hensigt at skabe de juridiske rammer for, at der vil kunne arbejdes med at forenkle driften og udviklingen af infrastrukturen og derigennem opnå billigere løsninger og effektiviseringer over tid samtidig med, at sikkerheden og den grundlæggende funktionalitet vil blive bevaret.

Som eksempel kan nævnes, at Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'erne) bl.a. stiller krav om, at en uafhængig tredjepart skal verificere, at TSI'erne er fulgt, hvis der foretages ændringer i infrastrukturen. Verifikationen indebærer, at en uafhængig tredjepart skal godkende, at ændringerne af infrastrukturen er gennemført efter gældende EU-specifikationer. Verifikationen kan være omkostnings- og tidskrævende, særligt for mindre projekter. Ved at lade strækninger omfatte af national regulering, vil der i højere grad kunne tages højde for de forhold, som adskiller mindre strækninger fra hovednettet, herunder behovet for verifikation.

TSI'en for infrastruktur indeholder også regler om kategorisering af ændringer og de deraf følgende krav. Det betyder, at en påtænkt ændring i et delsystem vil kunne blive kategoriseret som en "opgradering", hvorefter den planlagte ændrings samlede geografi (dvs. alle elementer på stedet) skal bringes i overensstemmelse med gældende specifikationer og herefter verificeres, jf. ovenfor. De nuværende krav medfører, at den samlede ændring kan blive væsentligt større end nødvendig.

Det kan medføre, at der kan være tilfælde, hvor TSI-krav om tilgængelighed indebærer, at ældre stationer og perroner ikke kan forbedres, der hvor problemet er, da selv få ændringer kan udløse krav om en række øvrige og større forbedringer, som ikke ligger inden for de økonomiske rammer.

3.3. Støj fra jernbaneaktiviteter

3.3.1. Gældende ret

Det følger af den gældende bestemmelse i § 42, stk. 1 i miljøbeskyttelsesloven, at de enkelte kommuner kan give påbud om, at støjforurening skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. På baggrund af bestemmelsen og på baggrund af miljøaktivitetsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 844 af 23. juni 2017 om

miljøregulering af visse aktiviteter) kan kommunerne fastsætte vilkår for udførelsen af støjende anlægsarbejder på og ved jernbanen. Miljøaktivitetsbekendtgørelsen indeholder en anmeldelsespligt af anlægsarbejder senest 14 dage før udførelse. Afgørelser efter miljøbeskyttelseslovens § 42 kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Efter miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 21 er administrativ klageadgang af sådanne kommunale afgørelser afskåret. Vilkår fastsat af de pågældende kommuner overfor infrastrukturforvaltere, som Banedanmark, kan således ikke påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. En anfægtelse af sådanne vilkår kræver derfor, at disse indbringes for domstolene.

Miljølovgivningen opererer med to forskellige støjbegreber for støj fra jernbanen i form af henholdsvis støj fra forbikørende tog samt kørsel til og fra depot og vendespor (strækningssøj) og støj fra andre aktiviteter (terminalstøj). Støjbegreberne er defineret i Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 fra 1997 samt i tillæg til vejledningen fra 2007. Der gælder ingen støjgrænser for strækningssøj, som er karakteriseret ved at være støj fra selve togdriften. Miljøstyrelsen har i Tillæg til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner fra juli 2007 fastsat vejledende grænser til planlægningsbrug for støj fra forbikørende tog. De vejledende grænseværdier er grundlaget for myndighedernes vurdering af støjforurening fra forbikørende tog.

Det følger af jernbanelovens § 37 a, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelseslov, og regler fastsat i medfør heraf, om støj ikke finder anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt. Det følger i forbindelse hermed af jernbanelovens § 37 b, stk. 1, at transportministeren i forbindelse med afgørelse truffet i henhold til jernbanelovens § 37 a efter anmodning herom kan give tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af jernbanelovens § 37 a, der udføres i nattimerne og skønnes at støje over, hvad der må anses for tåleligt.

Jernbanevirksomhederne har faste depoter, hvor tog rangeres, opstilles og serviceres til drift. Dette indbefatter bl.a. en række klargøringsaktiviteter, såsom vask af tog, fækalietømning, vand- og sandpåfyldning samt indvendig og udvendig rengøring. Derudover sker nedkøling og opvarmning af tog. Depoterne ligger typisk i byerne, hvor tog tages ud af drift om aftenen og sættes ind i drift om morgenen. Den største aktivitet på disse depoter foregår således typisk om natten. De enkelte kommuner opstiller vilkår for driften og kan udstede påbud i henhold til miljølovgivningen.

3.3.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen i Danmark er

nødvendig med henblik på, at jernbanen fortsat kan være rygraden i den kollektive transport i Danmark, herunder de initiativer for jernbanen, der er omfattet af Aftale om Infrastrukturplan 2035. Samtidig indgår jernbanen i det omkringliggende samfund med trafikale knudepunkter i byerne, og den ligger tæt på den byudvikling, der foregår særligt i de større byer. I mødet mellem jernbanen, hvor den har sine primære fordele, og bysamfund, er støj noget, der på den ene side er uundgåelig for at opretholde funktionaliteten og driften af jernbanen, og på den anden side, hvis genepåvirkning mest muligt bør mitigeres og håndteres i forhold til de borgere, der har valgt at bosætte sig i nærheden af jernbanen.

Det er i dag ikke muligt for infrastrukturforvaltere, som Banedanmark, at overholde de vejledende støjgrænser for støj fra arbejder ved jernbanen. Især er Banedanmark generelt udfordret på at have fornyelsesprojekter og depot- og arbejdspladser inde i byerne, hvilket er nødvendigt for at kunne forny og vedligeholde jernbanen uden, at den skal lukke i dagtimerne. Det gælder både i forhold til økonomi, opretholdelse af driften og sporspærringer, som samlet indebærer, at meget af arbejdet udføres om natten, hvor togdriften er begrænset og dermed til mindst mulige gene for togpassagererne.

Banedanmark kan – ligesom infrastrukturforvaltere på bybanerne og privatbanerne – ikke sidestilles med andre virksomheder i forhold til anlægs-, vedligeholdelses- og fornyelsesarbejde, da forhold på og langs banen gør, at arbejder ofte kun kan udføres om natten i tildelte sporspærringer langs eller ved ofte tætbyggede områder. Det gør det svært for infrastrukturforvaltere at overholde de skærpede vejledende grænseværdier for beboelsesområder, herunder natperioder på støjområdet.

Der er begrænsede muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og arbejdet må på grund af jernbanens placering i store dele af tilfældene udføres tæt på boligområder. Hertil kommer, at nogle typer af støjende arbejder skal gennemføres i tidsmæssig sammenhæng af eksempelvis sikkerhedsmæssige årsager og således ikke kan stoppes ved almindelig arbejdstids ophør. Derudover er det nødvendigt at tage hensyn til afviklingen af togtrafikken ved planlægningen af arbejderne. Dette indebærer behov for, at visse arbejder gennemføres uden for dagtimerne.

Når infrastrukturforvaltere, som Banedanmark, fornyer og vedligeholde jernbanen sker det med afsæt i en række faste arbejdsbaser rundt om i landet. Placeringen af arbejdsbaserne er i høj grad historisk betinget i og omkring byerne, hvilket muliggør en kortere køretid for de langsomme arbejdsmaskiner m.v. til centrale knudepunkter på jernbanen, herunder eksempelvis Københavns Hovedbanegård og centralafsnittet i København samt omkring Aarhus Hovedbanegård. En omplacering af arbejdsbaserne til uden for byerne

vil betyde, at køretiden for arbejdsmaskinerne bliver længere. Det vil gøre muligheden for reparation af akutopståede fejl vanskeligere samt resultere i et mindre udbud af togtrafik i dagtimerne, hvor passagererne efterspørger togafgange. Hertil vil omkostningerne til fornyelse og vedligeholdelse stige.

Det er kommunerne som er støjmyndighed og dermed fastsætter rammerne for, hvor meget infrastrukturforvaltere, som Banedanmark, må støje i forbindelse med disse arbejder. Banedanmarks udgangspunkt for arbejderne er, at de mest hensigtsmæssigt gennemføres om natten, i weekender, under helligdage og ferieperioder, hvor der er færrest passagerer. I de senere år har sager og dialog med kommunerne vist, at der ikke nødvendigvis er en forståelse for Banedanmarks behov for ikke at arbejde i dagtimerne eller manglen på muligheder for støjmitigering.

I forbindelse med den indledende planlægning af større infrastrukturarbejder udarbejdes ved større projekter en miljøvurdering, der sendes i høring ved relevante myndigheder og interessenter. Dette foreslås ikke ændret med dette lovforslag. Kommunerne er her faste høringsparter. Den udførelse, der forudsættes med miljøkonsekvensvurderingen, udgør grundlaget for projektet og indmeldelsen af spørringer i overensstemmelse med EU-reglerne, ligesom vurderingen danner baggrund for en detaljering af projekterne.

EU-reglerne foreskriver, at spørringer skal fastlægges 3 år før spørringerne, og spørringerne kan ikke justeres med kort varsel på baggrund af eventuelle vilkår i en betinget tilladelse fra kommunen kort før afviklingen af spørringen og arbejderne. Disse tidsrammer flugter ikke i praksis i forhold til at kunne tilrettelægge en proces, som kan give tilstrækkelig tid til at modtage (og evt. påklage) afgørelser om støjvilkår, inden det endelige spørringsmønster fastlægges, og det er i realiteten ikke en mulighed.

Det kan betyde store forsinkelser med flere ekstra spørringer i projekterne, når kommunerne fastsætter restriktive vilkår om støj, hvor infrastrukturforvalterne ikke har en reel mulighed for at følge de restriktive krav, ligesom det kan medføre yderligere ulemper og kompensation til jernbaneoperatørerne, der oplever gentagne spørringer til de samme projekter. Spørringerne, særligt i dagtimerne, er endvidere til stor gene for passagererne.

Der vurderes således behov for at sikre en løsning, som giver infrastrukturforvaltere af statens jernbanelov, bybaner og privatbaner mulighed for at løfte den samfunds vigtige opgave med løbende at forny og vedligeholde jernbanen, samtidig med at den daglige togdrift opretholdes, og at omkostningerne hertil ikke øges. I forbindelse med udførelsen af infrastrukturarbejder skal der findes en balance mellem på den ene side at kunne opretholde funktionaliteten af

jernbanen samt omkostninger forbundet hermed og på den anden side rimelige miljømæssige hensyn til støj i forhold til naboer til projekterne og arbejderne og de udgifter, som dette medfører.

Transportministeriet foreslår på den baggrund at ændre i jernbaneloven med henblik på at sikre, at infrastrukturforvaltere fortsat har mulighed for at løfte de nødvendige opgaver med løbende at forny og vedligeholde jernbanen, så den opretholder sin funktionalitet. Der vil med lovforslaget ikke ske en ændring i støjen fra infrastrukturarbejder ved jernbanen, idet lovforslaget sigter på at kodificere den type arbejde, som infrastrukturforvalterne hidtidigt har udført, og den støj der ikke kan undgås i forbindelse hermed.

Forslaget tilsigter desuden at sikre, at der ikke opstår en situation, hvor det vil blive nødvendigt som følge af støjmæssige restriktioner at flytte aktiviteter fra aften eller nat til dag eller geografisk til en anden arbejdsbase med deraf følgende negativ trafikal påvirkning i form af reduceret kapacitet og dermed reduceret togtrafik, ligesom det vil indebære meromkostninger for jernbanen og øget biltrafik med efterfølgende stigende trængsel omkring de større byer.

Det foreslås derfor med lovforslaget, at der indsættes fire nye bestemmelser om støj i jernbanelovens § 37 c, § 37 d, § 37 e og § 37 f, hvorved der skabes mulighed for at lave ét samlet regelsæt i jernbaneloven for støjreguleringen af alle væsentlige og nødvendige jernbaneinfrastrukturarbejder og jernbanevirksomhedsaktiviteter, ligesom forslaget vil sikre en ensartet behandling af borgerne på tværs af kommunerne.

Det er hensigten, at allerede tildelte dispensationer og støjgrænser fra kommunerne på igangværende projekter m.v. vil blive ophævet, og fremadrettet at arbejderne vil være omfattet af forslagets bestemmelser, medmindre andet er bestemt ved lov.

Forslaget vil således udgøre et fælles regelsæt gældende for støjreguleringen af faste arbejdspladser, påsætningsspor, opladning af batteritog, opstilling, rangering, opvarmning, nedkøling og service af jernbaneanetøjer m.v. samt infrastrukturarbejder, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastruktur, bybaners og privatbaners funktionalitet.

Der tilvejebringes med forslaget ikke hjemmel til at yde kompensation for støjende jernbaneaktiviteter omfattet af de foreslåede bestemmelser §§ 37 c – 37 f. Dette følger af, at der er tale om jernbaneaktiviteter, som vedrører en opretholdelse af togdriften og jernbaneinfrastrukturens funktionalitet. Jernbaneaktiviteter i form af nyanlæg eller projekter, hvis primære formål er en udvidelse eller opgradering af jernbanens funktionalitet, vil fortsat skulle foregå efter regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse. Dette vil gæl-

de, medmindre det konkrete projekt reguleres særskilt ved en anlægslov, eller projektet gennemføres i overensstemmelse med jernbanelovens eksisterende § 37 a, hvorefter reglerne om støj ikke finder anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt.

Med forslaget vil der samtidig ske en afbureaukratisering i forhold til administration og sagsbehandling af dispensationsansøgninger m.v., herunder blive gjort op med det uhenigtsmæssige i den tidsmæssige udfordring mellem kravene til dispensationsansøgningerne og EU-kravene om varsling af kanaler og sporspærringer. Kommunerne vil således efter de foreslåede ændringer ikke længere skulle administrere regelsættet, og dispensationskompetencen vil blive samlet ét sted, så der sikres en ensartet praksis, herunder de sagsbehandlingsfordele, der følger, når erfaring og ekspertise opbygges centralt. Forslaget lægger op til at indordne sig den virkelighed, der er gældende i dag, hvor infrastrukturforvaltere, herunder Banedanmark, er nødsaget til at støje mere end de vejledende grænser og uden for de faste tidsrum. Det følger dog samtidig af lovforslaget, at infrastrukturforvalterne har pligt til at indgå i en dialog med kommunerne om mulighederne for at reducere støjen mest muligt.

Med forslaget foreslås ikke ændringer af lov om planlægning, jf. lovebekendtgørelse nr. 572 af 29. maj 2024 (herefter planloven). Det betyder blandt andet, at kommunerne i en lokalplan fortsat kun må udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis lokalplanen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v. kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener, jf. planlovens § 15 a, stk. 1.

For udviklingen af Jernbanebyen i København vil lovforslaget betyde, at transportministeren vil kunne tilbagekalde indsigelsen imod Københavns Kommunes lokalplansudkast, idet en fortsættelse af Banedanmarks eksisterende jernbaneaktiviteter dermed vil være sikret. Herefter vil det med lovforslaget være muligt for grundejerne, Banedanmark og Københavns Kommune at afdække en samlet løsning med fortsatte jernbaneaktiviteter, støjmitigering og byudvikling.

For byudviklingsprojekter i nærheden af eksempelvis statens jernbane foregår der allerede i dag løbende dialog med kommunerne, når kommunerne udarbejder kommuneplaner og lokalplaner. I dialogen drøfter Banedanmark med kommunen, hvordan kommunen sammen med eventuelle grundejere i planmæssig henseende kan tage højde for støjgener fra arbejdspladsarealernes aktiviteter med henblik på at funktionaliteten af jernbanen bliver opretholdt samtidig med, at der så vidt muligt kan ske den ønskede byudvikling.

Det foreslås, at der for så vidt angår infrastrukturarbejder på fri strækning, på arbejdspladser og faste arbejdsbaser,

herunder påsætningssteder, ikke vil skulle gælde støjgrænser i dag- og aften timer. For infrastrukturarbejder vil der om natten for de frie strækninger ikke skulle gælde en øvre støjgrænse, hvis det støjende arbejde på den samme lokation vil kunne holdes inden for 7 døgn i sammenhæng. For arbejdspladser og faste arbejdsbaser vil der i nattetimerne skulle gælde en støjgrænse på 70 dB målt som det beregnede maksimale støjniveau, som en bolig og arealer til anden støjfølsom anvendelse udsættes for ved den mest støjbelastede bygningsfacade. For så vidt gælder opladning af batteritog ved ladeinfrastruktur samt opstilling, rangering, opvarmning, nedkøling og service af jernbanekøretøjer vil der med lovforslaget uanset reglerne vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ikke gælde nogen støjgrænser hele døgnet. Dette vedrører regler i lov om miljøbeskyttelse §§ 42 og 72 og miljøaktivitetsbekendtgørelsen.

Forslaget vedrørende støj fra opladning af batteritog og jernbanekøretøjer skal sikre, at batteritog vil kunne oplades og jernbanekøretøjer opvarmes, nedkøles, rangeres, opstilles og serviceres, herunder klargøres, uden at det kommer til at gå ud over trafikafviklingen for passagertogtrafikken på grund af støjkrav. Formålet er at sikre en opretholdelse af passagertogsdriften og forslaget omfatter ikke kombiterminaler m.v.

Materiel til brug for passagertransport samt arbejdskøretøjer – f.eks. hensatte troljer eller tog i depotspor før- og efter parkering – kræver sikkerhedsservice før- og efter parkering, ligesom der er behov for servicering og klargøring. Dette er en naturlig forlængelse af togkørslen, hvorfor støjen i form af tomgang hørende til sikkerhedsservice, rangering, opstilling, opvarmning, nedkøling og service, herunder kørsel til depot, ligeledes foreslås uden støjgrænser, som tilfældet er i dag for strækningssøj, da støj i forbindelse med sikkerhedsservice er nødvendigt for at kunne drifte togtrafikken. Service indbefatter bl.a. klargøringsaktiviteter i form af vask af tog, fækaliætømning, vand- og sandpåfyldning, indvendig og udvendig rengøring m.v. Det bemærkes, at forinden at en trolje, et større vedligeholdelsestog eller andet tog må køre ud fra sidespor og plads, skal der udføres et sikkerhedstjek af køretøjet. Det betyder, at tomgang er nødvendigt fra ca. 15 minutter til ca. 30 minutter. Der skal blandet andet udføres bremsetest, som først kan udføres, når trykluft til bremserne er etableret, og tjek af lys m.v. For at undgå unødigt slid på motoren skal motor- og gearolie ligeledes varmes op. Både bremsetest og opvarmning kræver tomgangskørsel og er årstidsafhængig. Påsætning af banevejskøretøjer, herunder kørsel fra afsætningsplads til spor, falder ligeledes under opstart af køretøjerne. Afhængig af adgangsforholdene kan det tage fra ca. 5 minutter til ca. 15 minutter. Banevejskøretøjer er dog ikke afhængige af tomgang til opvarmning og sikkerhedstjek. Ved hvile forstås ventetiden, indtil der er tilladelse til udkørsel i sporspærringen fra trafikårnet. Denne tid kan tage op til 2 timer, hvis der sker uforudsete ting på sporet.

For alle infrastrukturaktiviteter forudsættes det, at infrastrukturforvalteren så vidt muligt vil skulle begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser. Ligeledes vil jernbanevirksomhederne så vidt muligt skulle begrænse støjen fra deres terminalområder, opstillings- og servicearealer samt ved rangering.

Det forudsættes endvidere, at infrastrukturforvalteren, herunder Banedanmark, så vidt muligt fortsat vil informere berørte borgere om større bygge- og anlægsprojekter med varslinger om gener, omfang, periode m.v. af støjende og på andre måder generende aktiviteter i forbindelse med infrastrukturarbejder.

Det bemærkes, at Banedanmark allerede i dag i vidt omfang anvender digital post med information til borgere om infrastrukturprojekter i deres nærhed. Banedanmark sender f.eks. beskeder til naboer om blandt andet ændringer i infrastrukturprojekter, sikrer etablering af vagttelefon og e-postkasser for de enkelte infrastrukturprojekter, så borgerne ved, hvor de kan henvende sig, udsender information om infrastrukturprojekter på Banedanmarks hjemmeside samt information til pressen, skilter i lokalområder, byggepladser og stationer og afholder borgermøder samt åbne byggepladser.

3.4. Miljøkonsekvensvurdering på S-banen

3.4.1. Gældende ret

Det følger af jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurdering af statslige jernbaneanlæg, at Trafikstyrelsen er VVM-myndighed for Banedanmarks etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter.

Med jernbanelovens kapitel 6 a er VVM-direktivets regler implementeret direkte i jernbaneloven som sektorlovgivning, og Trafikstyrelsen er udpeget som VVM-myndighed for de omfattede projekter. Trafikstyrelsen varetager VVM-proceduren og har tilladelseskompetencen for de projekter, der meddeles administrativ tilladelse.

Kapitel 6 a fastslår derved, at Banedanmark er underlagt Trafikstyrelsen som VVM-myndighed, herunder på S-banen.

Det følger af § 3, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelse nr. 1608 af 9. december 2024 om miljøvurdering af planer og programmer og af konkrete projekter, at DSB, som er 100 pct. ejet af staten, i udgangspunktet er underlagt Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø som VVM-myndighed og er underlagt den almindelige VVM-procedure efter miljøvurderingsloven.

Banedanmark og DSB er således i dag underlagt forskellige VVM-myndigheder.

Efter jernbanelovens gældende regler kan transportministe-

ren dog, jf. jernbanelovens § 38 r, stk. 1, bemyndige statslige selskaber på Transportministeriets område til helt eller delvist at udøve de beføjelser, som Banedanmark er tillagt efter jernbanelovens kapitel 6 a, eller regler fastsat i medfør deraf, til etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg og dertil knyttede projekter. Hvis dette besluttes, medfører det i praksis, at et projekt overgår til proceduren beskrevet i jernbanelovens kapitel 6 a, og at Trafikstyrelsen derved bliver VVM-myndighed for det pågældende projekt.

DSB er ved bekendtgørelse nr. 185 af 19. februar 2025 om delegation af kompetence i kapitel 6 a i jernbaneloven til DSB bemyndiget til at udøve de beføjelser, som Banedanmark er tillagt efter kapitel 6 a i jernbaneloven eller regler fastsat i medfør af samme kapitel, i forbindelse med anlæg af nyt værksted i Vinge til fremtidens automatiske S-tog. DSB har også tidligere fået samme bemyndigelse i forbindelse med etablering af ny infrastrukturbanegård i Høje Taastrup, jf. bekendtgørelse nr. 286 af 3. marts 2022 om delegation af kompetence i kapitel 6 a i jernbaneloven til DSB.

3.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Idet det med den foreslåede bestemmelse i § 39 d, stk. 1, i jernbaneloven foreslås, at DSB overtager ansvaret for at forvalte jernbaneinfrastruktur på S-banen, foreslås det også herefter i § 39 d, stk. 2, at reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurderinger af statslige jernbaneanlæg, der i dag gælder for Banedanmark, også vil finde anvendelse for DSB på S-banen.

Forslaget vil betyde, at Trafikstyrelsen vil blive VVM-myndighed for DSB i forhold til alt vedrørende etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg samt dertil knyttede projekter på S-banen. Trafikstyrelsen vil som udgangspunkt være eneste VVM-myndighed for DSB på S-banen, uagtet om DSB fremover anlægger projekter som operatør eller infrastrukturforvalter på S-banen.

S-banen vil dermed fortsat være underlagt den sektorspecifikke implementering af VVM-reglerne i jernbanelovens kapitel 6 a, og Trafikstyrelsen vil fortsat være VVM-myndighed for statens jernbaneinfrastruktur på S-banen.

Den eksisterende ordning hvorefter statslige selskaber, herunder DSB, kan bemyndiges til at udøve beføjelserne i jernbanelovens kapitel 6 a, er administrativt tung og vurderes derfor ikke at være hensigtsmæssig, når DSB overtager ansvaret for at forvalte jernbaneinfrastruktur på S-banen.

DSB vil som statsligt ejet virksomhed fortsat have Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø som VVM-myndighed for så vidt angår projekter uden for S-banens område.

4. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det vurderes, at forslaget ikke vil medføre økonomiske konsekvenser for staten, regioner og kommuner.

Trafikstyrelsens opgave som certificerings- og tilsynsmyndighed over for Banedanmark vil blive en ny opgave for Trafikstyrelsen. Opgaven forventes dog ikke at være forbundet med økonomiske omkostninger for staten, idet der ikke vil skulle varetages yderligere opgaver på S-banen, men overordnet set blot overføres midler fra Banedanmark til DSB som følge af det ændrede forvalter- og ejerskab.

Det forventes, at eventuelle udgifter forbundet med forslag vedrørende støj vil kunne holdes inden for de nuværende budgetrammer til de berørte infrastrukturarbejder. Herudover vil forslaget reducere risikoen for forsinkelser af projekterne, hvilket kan medføre besparelser for infrastrukturforvaltere på jernbanen.

Forslaget har ingen implementeringsmæssige konsekvenser for stat, regioner og kommuner. Det vurderes i den forbindelse, at principperne for digitaliseringsklar lovgivning ikke er relevante for lovforslaget.

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

Forslaget forventes ikke at have erhvervsøkonomiske konsekvenser af betydning og har ikke i øvrigt erhvervsadministrative konsekvenser.

Det forventes, at forslaget ved sin regelforenklings og større brugervenlighed over tid vil lette administration for erhvervslivet, herunder ved at bestemmelserne om støj fra jernbaneaktiviteter vil blive samlet ét sted. Herudover vil reglerne om udledning af støj som følge af forslaget blive forenklet ved, at reglerne vil være ensartede, uanset hvor i landet reglerne vil blive administreret.

Kommunerne vil ikke længere skulle godkende dispensationsansøgninger vedrørende støj. Dette forventes at ville lette sagsbehandlingen på området og dermed vilkårene for erhvervslivet (entreprenørerne). Muligheden for at afvikle arbejderne over en kortere periode (dage) vil også kunne komme borgerne til gode i forhold til, at antallet af arbejdsdage vil kunne reduceres.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget vil medføre, at klageadgangen for støjende jernbaneaktiviteter omfattet af §§ 37 c – 37 f vil blive afskåret. Infrastrukturforvalteren vil imidlertid fortsat skulle indgå i dialog med den pågældende kommune, herunder berørte naboer, og så vidt muligt tage hensyn til omgivelserne, når der gennemføres infrastrukturarbejder på jernbanen. Dette forventes ligeledes at være gældende for operatørerne.

7. Klimamæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have klimamæssige konsekvenser.

8. Miljø- og naturmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have miljø- eller naturmæssige konsekvenser.

Selvom det foreslås at fastsætte andre støjgrænser i forhold til de vejledende støjgrænser, vil der ikke med lovforslaget ske en ændring i støjen fra infrastrukturaktiviteter ved jernbanen, idet lovforslaget sigter på at kodificere det arbejde, som Banedanmark og andre infrastrukturforvaltere hidtidigt har udført, og den støj der ikke kan undgås i forbindelse hermed.

9. Forholder til EU-retten

Med lovforslaget foreslås en mere tekstnær direktivimplementering af markedsåbningsdirektivet. Direktivet er allerede implementeret i jernbaneloven, men er implementeret på en sådan måde, at der ikke skelnes mellem undtagelser, der gælder for operatører, og undtagelser, der gælder for net. Det foreslås med lovforslaget at implementere direktivet mere tekstnært. Samtidig vil den danske nationale regulering blive mere overskuelig for hhv. operatører og forvaltere samt myndigheder og organisationer m.v.

Forslaget til bestemmelser om støj har ingen relevante EU-retslige aspekter. Forslaget vil dog give bedre udnyttelse af de sporspærringer, som efter EU-retten skal indmeldes senest tre år før spærringerne, da der med forslaget til støj vil være begrænsede muligheder for ændringer i de forudsigelige betingelser for støjledende arbejder.

Det bemærkes, at der med forslaget ikke foreslås ændringer af miljøbeskyttelseslovens § 14 a, som har til formål at implementere direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj, hvorefter miljøministeren bl.a. kan fastsætte regler om periodisk udarbejdelse af støj-kortlægning og handlingsplaner med henblik på at vurdere og begrænse ekstern støj samt fastsættelse af tidsfrister herfor.

10. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 7. juli 2025 til den 21. august 2025 (46 dage) været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro, Captrain, CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Dansk Erhverv, Dansk Industri, Dansk Banegods, Danske Advokater, Dansk Jernbaneforbund, Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Shipping – Havnevirksomheder, Danske Regioner, DB Cargo Scandinavia A/S, Den Danske Dommerforening, DI Transport,

Fredericia Shipping, GoCollective, Green Cargo AB, Havarikommisionen, Hector Rail AB, Hovedstadens Letbane I/S, HK Trafik og Jernbane, ITD, Jernbanenævnet, Kommisarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne, Kommunernes Landsforening (KL), Landdistrikternes Fællesråd, Lokaltog A/S, Metroselskabet I/S, Midtjyske Jernbaner, Nordjyllands Trafikselskab, Nordjyske Jernbaner, Odense Letbane P/S, Rådet for Bæredygtig Trafik, SJ AB, Sund & Bælt Holding A/S, Sydtrafik, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark, TX Logistik AB, Vestbanen A/S, Øresundsbro Konsortiet og Aarhus Letbane I/S.

Uddrag af lovforslagets bestemmelser om støj i §§ 37 c - 37 f har i perioden fra den 8. september 2025 til den 16. september 2025 (8 dage) været sendt i supplerende offentlig høring hos de samme ovennævnte myndigheder og organisationer m.v.

11. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindre udgifter (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	Borgernes klageadgang vil blive afskåret i forbindelse med støj fra jernbaneaktiviteter.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget vil sikre en mere tekstnær direktivimplementering af markedsåbningsdirektivet. Direktivet er allerede implementeret i jernbaneloven, men er implementeret på en sådan måde, at der ikke skelnes mellem undtagelser, der gælder for operatører, og undtagelser, der gælder for net. Det foreslås med lovforslaget, at direktivet implementeres mere tekstnært og ligeledes bliver mere overskueligt for hhv. operatører og forvaltere.	
Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering (der i relevant omfang også gælder ved implementering af ikke-erhvervsrettet EU-regulering) (sæt X)	Ja	Nej X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Den gældende jernbanelovs § 2 omhandler lovens anvendelsesområde og undtagelsesmuligheder. Det fremgår af stk. 1, at loven gælder for jernbaner, herunder bybaner, jf. dog stk. 2-6.

Dog gælder jernbanelovens kapitel 8 om veteranbaner alene for veteranbaner, jf. stk. 2.

Stk. 3 bestemmer, at bybaner ikke er omfattet af §§ 4-8, § 9, stk. 2, §§ 10, 17 og 18, § 20, stk. 1, 2. pkt., § 21, § 53, stk. 3 og §§ 58-60 c. Jernbanelovens § 8 finder dog anvendelse for jernbanevirksomheder, der forestår transport i byer og forstæder samt regional transport på lokale og regionale særskilte banenettet til befordring på jernbaneinfrastrukturer eller på net, der kun er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder, hvis en sådan jernbanevirksomhed står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransporttydelser end transport i byer og forstæder samt regional transport. Stk. 3, 2. pkt., gælder dog kun for så vidt angår forbindelserne mellem jernbanevirksomheden og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den.

Bestemmelsen i stk. 4 indskrænker yderligere jernbanelovens anvendelsesområde for letbaner og metro, idet §§ 20 og 22 samt §§ 66-68 er undtaget ud over de bestemmelser, der også fremgår af stk. 3.

Det følger af bestemmelsen i stk. 5, at jernbaneloven ikke gælder for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur. Begrebet "bybane" blev indført i jernbaneloven ved lov nr. 686 af 27. maj 2015 og dækker over transporttydelser, hvis hovedformål er opfyldelse af behovene i et bycentrum eller byområde, herunder et grænseoverskridende byområde, samt transportbehovene mellem et sådant bycentrum eller byområde og de omkringliggende områder. Som følge af, at der dengang var tale om et nyt begreb, blev det fundet hensigtsmæssigt at tydeliggøre, at bybaner er en underkategori under jernbaner.

Efter jernbanelovens § 2, stk. 6, kan transportministeren fastsætte regler om, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, der udfører transport på sådanne infrastrukturer, herunder privatbaner, delvis kan undtages bestemmelser i loven.

Bemyndigelsesbestemmelsen i stk. 6 har til formål at sikre, at løbende tilpasninger til lovens anvendelsesområde effektivt kan implementeres i national lovgivning, der ofte også

udmøntes ved bekendtgørelse. Direktiverne omfatter blandt andet markedsåbningsdirektivet, interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet.

Med hjemmel i § 2, stk. 6, har Transportministeriet udstedt bekendtgørelse nr. 834 af 15. juni 2023 om undtagelse af dele af jernbanelovens anvendelsesområde for visse jernbaneinfrastrukturer. Bekendtgørelsen undtager lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, herunder privatbaner, fra visse bestemmelser i loven, som implementerer markedsåbningsdirektivet.

Bemyndigelsesbestemmelsen i stk. 6 er ikke i dag anvendt til at fastsætte regler om, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, der udfører transport på sådanne infrastrukturer, er undtaget fra interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet.

Udover bestemmelserne i § 2, stk. 3, er metro og letbaner heller ikke omfattet af § 20 om kontrakter mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden, § 22 om kørestrøm og §§ 66-68 om helbreds- og uddannelseskrav. Dog er der mulighed for at fastsætte særlige regler om de forhold, der kun gør sig gældende for bybaner på disse områder.

Det følger af jernbanelovens § 39 b, at det kræver godkendelse fra Trafikstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur eller køretøjer i brug på S-banen. Hvis der er tale om ikke-signifikante ændringer af infrastrukturen, er det infrastrukturforvalteren, der godkender ændringerne i henhold til infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem. Vurderingen af om en ændring er signifikant foretages af infrastrukturforvalteren, men Trafikstyrelsen fører tilsyn med infrastrukturforvalteren herunder infrastrukturforvalternes signifikansvurderinger i forbindelse med ændringer i infrastrukturen.

Ved godkendelse af køretøjer, der alene kører på bybane, skal disse i dag godkendes efter reglerne i bekendtgørelse om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet. I forbindelse med godkendelse af køretøjer på S-banen, skal en assessor inddrages. S-togskøretøjer er ikke underlagt krav om registrering i NVR-registeret og der sker ikke aktuelt registrering heri. For ikke-eldrevne køretøjer, der kører på både jernbanenettet og S-banen, skal der ske en kompatibilitetsvurdering efter reglerne i bekendtgørelse om køretøjers tekniske kompatibilitet med jernbanenettet.

Det foreslås med § 2, stk. 1, at loven gælder for jernbaner, jf. dog stk. 2-9.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret, hvorefter loven gælder for jernbaner med undtagelse af de følgende stykker 2-9, der omhandler hhv. veteranbaner, bybaner (herunder særlige undtagelser for S-banen, metro og letbaner), privatejet infrastruktur og lokal og regionale infrastrukturer, herunder privatbaner.

At den foreslåede bestemmelse vil medføre, at jernbaneloven bortset fra de nævnte stk. 2-9 vil gælde for jernbaner vil sige, at loven – som det er tilfældet i dag – vil gælde for al

skinnebåren trafik i modsætning til den trafik, der kører på gummihjul.

Det foreslås med bestemmelsen, at tilføjelsen ”herunder bybaner” udgår, idet tilføjelsen oprindeligt blev indsat, da det blev fundet hensigtsmæssigt eksplicit at skrive, at bybaner er en underkategori under jernbaner, da der dengang var tale om et nyt begreb. Begrebet bybane er dog i dag et veletableret begreb, herunder forståelsen af, at bybanenettet er en del af den traditionelle jernbane. Da det endvidere er fundet hensigtsmæssigt yderligere at specificere begrebet bybane, foreslås det således, at den specifikke henvisning udgår.

Det foreslås med § 2, stk. 2, at veteranbaner alene er omfattet af kapitel 8.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret for veteranbaner. Den foreslåede bestemmelse vil således angå veteranbaner, som i den gældende jernbanelovs § 3, nr. 8, er defineret som jernbanedrift, der fortrinsvis gennem en begrænset personbefordring drives for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål, og som ikke primært tilsigter at dække et trafikalt behov. Med forslaget vil veteranbaner – som det er tilfældet i dag – alene være omfattet af kapitel 8 i jernbaneloven, som alene angår veteranbaner.

Det foreslås med § 2, stk. 3, 1. pkt., at bybaneoperatører ikke er omfattet af §§ 4-8, § 53, stk. 3, §§ 58, 60, 60 b, 60 c og 65-68. Det foreslås i 2. pkt., at § 8 dog finder anvendelse for forbindelserne mellem en bybaneoperatør og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den, hvis bybaneoperatøren står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransportydelse end transport i byer og forstæder samt regional transport. Det foreslås i 3. pkt., at bybaneoperatører, som udelukkende forestår transport i byer og forstæder, ikke er omfattet af de bestemmelser, som er angivet i 1. pkt., og derudover ikke omfattet af § 9, stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en delvis videreførelse af gældende ret. Bybaneoperatører vil således som i dag fortsat ikke være omfattet af jernbanelovens §§ 4-8, § 9, stk. 2, § 53, stk. 3, §§ 58, 60, 60 b og 60 c. Som det er tilfældet i dag, vil jernbanelovens § 8 dog også fortsat finde anvendelse for en bybaneoperatør, hvis denne står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransportydelse end transport i byer og forstæder samt regional transport. Dette vil dog også fortsat kun gælde for så vidt angår forbindelserne mellem bybaneoperatøren og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den.

Som noget nyt foreslås det dog, at opremsningen af bestemmelser, der vil blive undtaget for bybaneoperatører fra jernbanelovens anvendelsesområde, justeres i forhold til, hvad der er relevant for operatører og udvides med jernbanelo-

vens §§ 65-68 om krav til sikkerhedsklassificerede funktioner, herunder ift. uddannelse og helbred. Den foreslåede udvidelse vil medføre, at bybaneoperatører på S-banen vil blive undtaget fra §§ 66-68, som i dag er tilfældet for metro og letbaner. Bybaneoperatører undtages yderligere fra § 65, da denne bestemmelse henviser til §§ 66 og 68 og foreskriver opfyldelse af disse bestemmelser, hvorfor det vurderes nødvendigt også at undtage for § 65. Forslaget vil indebære, at bybaneoperatører som noget nyt ikke vil være omfattet af §§ 65-68 og dermed ikke underlagt krav ift. sikkerhedsklassificerede funktioner, herunder ift. uddannelse, helbred og Trafikstyrelsens godkendelse af disse.

Trafikstyrelsen vil fortsat kunne udstede regler om blandt andet helbreds- og kompetencekrav i medfør af § 39 c, stk. 1. Det vil sige, at Trafikstyrelsen fortsat vil kunne udstede regler om helbreds- og kompetencekrav for bybaneførere.

Angående begrebet bybaneoperatører foreslås dette begreb defineret i et nyt nummer i jernbanelovens § 3, stk. 1, nr. 5, som: En jernbanevirksomhed, som forestår jernbanepassagertransport på et bybanenet, jf. dette lovforslags § 1, nr. 3.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en mere tekstnær og retvisende implementering af undtagelsesmulighederne for virksomheder, som udfører jernbanepassagertransport i byer og forstæder i medfør af artikel 2, stk. 1 og 2, i markedsåbningsdirektivet.

Det foreslås med § 2, stk. 4, at bybanenet ikke er omfattet af §§ 4-7, 10, 17, 18, 20, 21, § 53, stk. 3, §§ 59-60 c og 65-68.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en delvis videreførelse af gældende ret. Bybanenet vil således som i dag fortsat ikke være omfattet af jernbanelovens §§ 4-7 om markedsadgang, § 10 om godkendelse af ansøgere ift. reservation af jernbaneinfrastrukturkapacitet, §§ 17 og 18 om kapacitetstildeling og oplysninger om infrastruktur, § 20, stk. 1, 2. pkt., om præstationsordning, § 21 om betaling og kompensationsordning, § 53, stk. 3, om erstatningsansvar ved befordring af gods og §§ 59-60 c om sikkerhedsgodkendelse, køretøjsomsætningstilladelse og ibrugtagningstilladelse m.v.

Som noget nyt foreslås det dog, at opremsningen af bestemmelser, der vil blive undtaget for bybanenet fra jernbanelovens anvendelsesområde, justeres i forhold til, hvad der er relevant for bybanenet og udvides med jernbanelovens § 20, stk. 1, 1. pkt., og §§ 65-68. Den foreslåede udvidelse vil betyde, at alle bybanenet er undtaget fra hele § 20 og §§ 66-68. Den foreslåede ændring vil ikke påvirke retsstillingen for metro og letbaner, som allerede i dag er undtaget fra § 20 og §§ 66-68. Bybanenet undtages yderligere fra § 65, da denne bestemmelse henviser til §§ 66 og 68 og foreskriver opfyldelse af disse bestemmelser, hvorfor det vurderes nødvendigt også at undtage for § 65. Trafikstyrelsen vil fortsat kunne udstede regler om helbreds- og kompetencekrav i medfør af § 39 c, stk. 1.

Angående begrebet bybanenet foreslås dette begreb defineret i jernbanelovens § 3, stk. 1, nr. 4, som: Net for metro, letbaner og S-banen, som er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder, jf. dette lovforslags § 1, nr. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en mere tekstnær og retvisende implementering af undtagelsesmulighederne for de dele af jernbanenettet, som kun er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder, jf. artikel 2, stk. 1 og 3, i markedsåbningsdirektivet.

Som noget nyt foreslås § 20, stk. 1, 1. pkt., som nævnt ovenfor undtaget for alle bybanenet, og ikke kun metro og letbaner. Baggrunden herfor er, at der ikke vil skulle tildeles infrastrukturkapacitet på S-banens net. Den foreslåede ændring vil medføre, at § 20 fremover i sin helhed ikke finder anvendelse på bybanenet. Endvidere vil infrastrukturforvalter og operatør på S-banen med lovforslaget være samme virksomhed (DSB), hvorfor der ikke fremover vil skulle indgås en kontrakt mellem operatør og infrastrukturforvalter. Da S-banen vil udgøre et særligt banesystem, vil det ligeledes være nødvendigt også på S-banen at indføre særlige regler om krav til sikkerhedsklassificerede funktioner. Som følge heraf foreslås det som noget nyt at undtage §§ 65-68 fra at finde anvendelse på S-banen.

Det foreslås med § 2, stk. 5, at S-banen ikke er omfattet af de bestemmelser, som er angivet i stk. 3 og 4, og derudover ikke omfattet af §§ 15 og 19, § 23, stk. 2, §§ 39 b, 40, 54-54 a, 62 og 76-77.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 5 er ny. Den foreslåede bestemmelse har til formål at sikre en regelforenkling af S-banen som følge af, at DSB med lovforslaget vil blive forvalter af S-banens jernbaneinfrastruktur og ligeledes vil være den eneste operatør på banenettet på S-banen. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Med den foreslåede bestemmelse vil S-banen således blive undtaget fra regler om krav til færdsel på baneafsnit, Trafikstyrelsens godkendelse af overdragelse af trafikstyringsansvar, Trafikstyrelsens ibrugtagningstilladelse for jernbaneinfrastruktur og køretøjer, veteranbaner, transport af farligt gods, niveauoverkørsler åbne for almindelig færdsel samt Trafikstyrelsens mulighed for udveksling af oplysninger med tilsvarende udenlandske nationale sikkerhedsmyndigheder, der er omfattet af EU-reglerne på jernbaneområdet, herunder oplysninger om sikkerhedscertifikater, certificeringsordninger og tilsyn hermed.

S-banen vil med den foreslåede bestemmelse ydermere undtages kravet om, at infrastrukturforvalteren af S-banen ikke behøver at offentliggøre sine krav til færdsel på baneafsnit, jf. jernbanelovens § 15, og ikke skal stille de tekniske forskrifter, der er nødvendige for kørslen på et baneafsnit, til rådighed for jernbanevirksomhederne, jf. jernbanelovens § 19. Idet infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden vil være den samme virksomhed (DSB), er det unødvendigt

at opretholde kravene i §§ 15 og 19 på S-banen. For nærmere herom henvises til pkt. 3.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås desuden at undtage S-banen fra kravet i jernbanelovens § 23, stk. 2, som hjemler, at Trafikstyrelsen fastsætter vilkår for og skal godkende en infrastrukturforvalters ønske om, at ansvaret for trafikstyringen skal varetages af en anden virksomhed. Anvendelsen af denne bestemmelse vurderes at være overflødig på S-banen som følge af, at DSB vil være både forvalter og operatør på S-banen, og at det ikke forventes, at andre virksomheder end DSB vil varetage trafikstyring på S-banen i fremtiden. Såfremt der er behov for delvist at overdrage trafikstyringsansvaret til Banedanmark, vil dette dog kunne ske i medfør af regler fastsat efter forslag til lovens § 39 d, stk. 3.

Det foreslås som følge af aftalen om det nye sikkerhedskoncept på S-banen at undtage S-banen fra reglerne i § 39 b, som hjemler, at Trafikstyrelsen skal godkende jernbaneinfrastruktur og køretøjer, inden det tages i brug på bybaner.

S-banen foreslås derudover undtaget fra § 40, som udelukkende omhandler veteranbaner, idet S-banen ikke er tilkoblet jernbaneinfrastruktur for veteranbaner, og der ikke drives veteranogskørsel på strækningen.

Da S-banen udgør et særligt banesystem, vil der ikke køre gods på S-banens net. Det foreslås derfor, at reglerne i §§ 54-54 a om farligt gods fremover ikke vil finde anvendelse på for S-banen. Det foreslås på samme måde, at § 62 om niveauoverkørsler fremover ikke vil finde anvendelse på S-banen, idet der ikke er niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, på S-banens net.

Ud fra et ønske om at foretage regelforenkling på S-banen foreslås det desuden at undtage S-banen fra §§ 76-77, der vedrører Trafikstyrelsens mulighed for udveksling af oplysninger med udenlandske aktører.

Det foreslås med § 2, stk. 6, at metro og letbaner ikke er omfattet af de bestemmelser, som er angivet i stk. 3 og 4, og derudover ikke omfattet af § 22.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret for metro og letbaner.

Metro og letbaner er således allerede i dag særskilt undtaget fra §§ 4-8, § 9, stk. 2, §§ 10, 17 og 18, § 20, stk. 1, 2. pkt., § 21, § 53, stk. 3, og §§ 58-60 c, jf. den gældende § 2, stk. 3, samt undtaget fra §§ 20, 22 og 66-68, jf. den gældende § 2, stk. 4. Det foreslåede § 2, stk. 6, vil således ikke føre til ændringer af retsstillingen for metro og letbaner.

Det foreslås med § 2, stk. 7, at loven ikke vil gælde for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af en ejer eller operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret, dvs. den gældende § 2, stk. 5. I dag betragtes spor som privatejet jernbaneinfrastruktur, såfremt det ejes og anvendes af samme virksomhed, der ikke nødvendigvis er en jernbanevirksomhed, og anvendes af ejeren eller af en jernbanevirksomhed i forbindelse med dennes godstransportaktiviteter, herunder transporter til og fra det offentlige jernbaneanet. Den foreslåede undtagelse vil således som i dag også gælde i de tilfælde, hvor sporet anvendes af en operatør, og hvor transporten ikke alene er godstransport, men også personbefordring i ikkekommercielt øjemed. Personbefordring i ikkekommercielt øjemed kan f.eks. være transport af personale inden for det lukkede område.

Det vil som hidtil gælde, at der ikke må være fri adgang til sporet. Det vil sige, at sporet samt det tilhørende sporareal skal være et klart afgrænset privat område, der er lukket for uvedkommende.

Den foreslåede undtagelsesbestemmelse vil ligesom i dag bl.a. indebære, at privatejet jernbaneinfrastruktur er undtaget fra kravet om sikkerhedsgodkendelse.

Det foreslås med § 2, stk. 8, at transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder der udfører transport på sådanne infrastrukturer, herunder privatbaner, kan undtages bestemmelser i loven.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret, dvs. den gældende § 2, stk. 6. Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse vil som i dag have til formål at sikre, at løbende tilpasninger til lovens anvendelsesområde effektivt vil kunne implementeres i national lovgivning, der ofte også udmøntes ved bekendtgørelse. Jernbaneinfrastrukturer og virksomheder vil kun kunne undtages fra bestemmelser i loven, i det omfang de pågældende jernbaneinfrastrukturer og virksomheder vil kunne undtages efter direktiverne.

Det foreslås med § 2, stk. 9, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og jernbanevirksomheder, der i medfør af regler fastsat efter stk. 8 undtages jernbanelovens §§ 58-60 c, er omfattet af kapitel 7 og de øvrige regler i loven samt regler fastsat i medfør heraf, der finder anvendelse for bybaneanet og bybaneoperatører, dog bortset fra de bestemmelser, der fremgår af stk. 3 og 4. Disse net og jernbanevirksomheder benævnes lokalbaneanet og lokalbaneoperatører.

Den foreslåede bestemmelse er ny og vil have til formål at sikre, at jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, som ved bekendtgørelse undtages fra de bestemmelser i jernbaneloven, der gennemfører interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet, vil være omfattet af regler om sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser, køretøjs- og infrastrukturgodkendelser m.v. Den foreslåede bestemmelse vil således skulle sikre, at jernbanesikkerheden fortsat vil kunne oprettholdes på de strækninger, der undtages fra de europæiske regler om interoperabilitet og jernbanesikkerhed.

Jernbanelovens §§ 58-60 c gennemfører sikkerhedsdirektivets og interoperabilitetsdirektivets bestemmelser om EU-sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser og godkendelser af køretøjer og infrastruktur. Det vil således være disse bestemmelser, som jernbaneinfrastrukturer og virksomheder i en bekendtgørelse udstedt efter jernbanelovens § 2, stk. 8, med henblik på gennemførelse af interoperabilitetsdirektivets og sikkerhedsdirektivets anvendelsesområde, vil skulle undtages fra. Med den foreslåede bestemmelse i § 2, stk. 9, vil jernbaneinfrastrukturen og virksomhederne i stedet blive omfattet af de tilsvarende regler i lovens kapitel 7, der gælder for bybaneanet og bybaneoperatører. Det forventes, at der vil blive fastsat samme regler for lokalbaneanet og lokalbaneoperatører, som i dag gælder for bybaner. Vurderingen af hvilke net og virksomheder, som vil blive undtaget jernbanelovens §§ 58-60 c, vil ske på baggrund af direktivernes anvendelsesområde. For at en virksomhed eller en strækning kan undtages §§ 58-60 c, skal der således være tale om net, der i funktionsmæssig henseende er adskilt fra resten af Unionens jernbanesystem, og som kun er tænkt anvendt til persontrafik i lokal-, by- og oplandsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende driver virksomhed på disse net. Det udelukker ikke, at strækninger, der i en national kontekst betegnes som regionale undtages for direktiverne.

Jernbaneinfrastrukturen og virksomhederne vil endvidere blive omfattet af de øvrige regler i loven, der gælder for bybaneanet og bybaneoperatører, herunder bl.a. jernbanelovens §§ 70-75 om tilsyn, påbud og forbud, §§ 109 og 110 om afgifter og gebyrer og lovens kapitel 19 om straffebestemmelser. Jernbaneinfrastrukturen og virksomhederne vil dog ikke blive omfattet af de foreslåede bestemmelser i jernbanelovens § 2, stk. 3 og 4, der bestemmer, hvilke bestemmelser i jernbaneloven bybaneoperatører og bybaneanet er undtaget fra.

Derudover vil jernbaneinfrastrukturen og virksomhederne være omfattet af de regler, der er udstedt i medfør af jernbanelovens bestemmelser om bybaneanet og bybaneoperatører. Det omfatter bl.a. bekendtgørelse nr. 712 af 20. maj 2020 om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneanområdet, bekendtgørelse nr. 711 af 20. maj 2020 om ibrugtagningstilladelse for delysystemer i jernbaneinfrastrukturen og bekendtgørelse nr. 1581 af 5. december 2023 om godkendelse af køretøjer på jernbaneanområdet.

Til nr. 2 og 3

Jernbanelovens § 3, stk. 1, nr. 4, indeholder en definition af begrebet 'bybane'. Bybaner er i loven defineret som: Metro, letbaner og S-baner, som udfører transport i byer og forstæder. Begrebet »bybaner« blev introduceret ved lov nr. 686 af 27. maj 2015, som et samlebegreb for metro, letbaner og S-baner. Det skete som led i moderniseringen af lovgivningen blandt andet med det hovedformål at implementere EU-regler. Begrebet bybane relaterer sig til markedsåbningsdirektivet, hvor begrebet »transport i byer og forstæder« er defineret. Ved transport i byer og forstæder

forstås transportydelser, hvis hovedformål er opfyldelse af behovene i et bycentrum eller byområde, herunder et grænseoverskridende byområde, samt transportbehovene mellem et sådant bycentrum eller byområde og de omkringliggende områder.

Begreberne bybanenet og bybaneoperatører er koblet op på markedsåbningsdirektivets beskrivelse af et net, der kun er beregnet til jernbanetransport i byer og forstæder, samt jernbanevirksomheder, som kun forestår transport i byer og forstæder. Ved transport i byer og forstæder forstås transportydelser, hvis hovedformål er opfyldelse af behovene i et bycentrum eller byområde, herunder et grænseoverskridende byområde, samt transportbehovene mellem et sådant bycentrum eller byområde og de omkringliggende områder.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 4, at definere et bybanenet som: Net for metro, letbaner eller S-banen, som er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der vil blive indført en ny bestemmelse i § 3, stk. 1, som vil definere et bybanenet som: Net for metro, letbaner eller S-banen, som er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder.

Det foreslås i § 3, stk. 1, nr. 5, at definere bybaneoperatører som: En jernbanevirksomhed, som forestår jernbanepassagertransport på et bybanenet.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der vil blive indført en ny bestemmelse i § 3, stk. 1, som vil definere bybaneoperatører som: En jernbanevirksomhed, som forestår jernbanepassagertransport på et bybanenet.

Forslaget til de to nye begreber vil udgøre en opdeling af det nuværende bybanebegreb, så der med de foreslåede nye begreber vil kunne sikres en mere retvisende og tekstnær implementering af markedsåbningsdirektivet. I markedsåbningsdirektivet er der hjemmel til at undtage banenet for visse af direktivets bestemmelser, jf. artikel 2, stk. 1 og 3, mens der ligeledes er mulighed for at undtage virksomheder for visse bestemmelser, jf. artikel 2, stk. 1 og 2.

Hensigten med den foreslåede ændring om at indføre nye definitioner er ikke at foretage ændringer i den gældende retstilstand, men da bestemmelserne i markedsåbningsdirektivets artikel 1 og 2, som giver mulighed for at undtage visse strækninger fra dele af direktivets anvendelsesområde, skelner mellem net, der kun er beregnet til jernbanetransport i byer og forstæder, og jernbanevirksomheder, som kun forestår transport i byer og forstæder, er det fundet hensigtsmæssigt at følge denne opdeling. Med den foreslåede ændring vil det således blive mere overskueligt for jernbanevirksomhederne, hvilke undtagelser der gælder for henholdsvis infrastrukturforvalter og operatør.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4

Jernbanelovens § 13 fastslår, at jernbanevirksomheder skal udarbejde forretningsbetingelser om virksomhedernes regler vedrørende befordring, herunder erstatningsansvar over for passagerer ved skader på bagage. Forretningsbetingelserne skal gengive reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser og reglerne om erstatning i forbindelse med national godstransport. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Trafikstyrelsen. Jernbanevirksomheders forretningsbetingelser skal være offentligt tilgængelige.

Det foreslås med § 13, stk. 1, 1. pkt., at jernbanevirksomheder skal udarbejde forretningsbetingelser om virksomhedernes regler vedrørende den type befordring, de udfører. Det foreslås med § 13, stk. 1, 2. pkt., at forretningsbetingelserne skal være offentligt tilgængelige.

Den foreslåede bestemmelse vil udgøre en videreførelse af gældende ret. Baggrunden vil som i dag være, at Europa-Parlamentets og Rådets forordning EF nr.1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (herefter benævnt passagerrettighedsforordningen) vil være omfattet af bestemmelsen. Det betyder, at jernbanevirksomhederne som i dag efter forordningen pålægges visse forpligtelser i forhold til passagererne, herunder erstatning ved forsinkelser, om handicapforhold og for bevægelseshæmmede. Efter passagerrettighedsforordningens artikel 29 skal jernbanevirksomhederne, når de sælger billetter til befordring med jernbane, oplyse de rejsende om deres rettigheder og forpligtelser i henhold til forordningen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at jernbanevirksomhedens forretningsbetingelser som i dag vil skulle være offentligt tilgængelige. Jernbanevirksomheden vil som i dag have frihed til at vælge offentliggørelsesmetoden, så længe metoden medfører fri tilgængelighed. Offentliggørelse vil som i dag f.eks. kunne ske på jernbanevirksomhedens hjemmeside.

Det foreslås med § 13, stk. 2, at forretningsbetingelserne for jernbanevirksomheder, der befordrer passagerer, skal indeholde regler om erstatningsansvar over for passagerer ved skader på bagage og gengive reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende ret. Forretningsbetingelserne for jernbanevirksomheder, der befordrer passagerer, vil således som i dag skulle indeholde regler om erstatningsansvar over for passagerer ved skader på bagage og gengive reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Det foreslås med § 13, stk. 3, at forretningsbetingelserne for jernbanevirksomheder, der befordrer gods, skal gengive reglerne om erstatning i forbindelse med national godstransport.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af

gældende ret. Forretningsbetingelserne for jernbanevirksomheder, der beforder gods, vil således som i dag skulle gengive reglerne om erstatning i forbindelse med national godstransport.

Det foreslås med § 13, stk. 4, at forretningsbetingelserne skal anmeldes til Trafikstyrelsen.

Den foreslåede bestemmelse vil være en videreførelse af gældende ret, hvorefter forretningsbetingelserne som i dag vil skulle anmeldes til Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen vil som i dag skulle påse, at jernbanevirksomhedernes forretningsbetingelser indeholder de forhold, som er reguleret i den foreslåede § 13, og at der er en vis ensartethed i de forskellige forretningsbetingelser.

De foreslåede bestemmelser i § 13 vil dermed udgøre en videreførelse af gældende ret, dog således at der foretages en yderligere inddeling af den gældende bestemmelse i § 13, stk. 1 og 2, for at tydeliggøre, at der er forskellige krav til forretningsbetingelserne ved transport af henholdsvis passagerer og gods. Den foreslåede ændring vil således ikke føre til ændringer i de eksisterende krav til de forretningsbetingelser, som jernbanevirksomheder skal udarbejde.

Til nr. 5

Jernbanelovens § 16, stk. 1, fastslår, at Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur. Det betyder, at Banedanmark som udgangspunkt er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning, herunder trafikstyring, af statens jernbaneinfrastruktur. Udgangspunktet kan fraviges ved konkret fastsatte projekter, hvor andre aktører f.eks. ved konkrete anlægslove kan få ansvaret for at anlægge jernbaneinfrastruktur. Udstrækningen af statens jernbaneinfrastruktur følger af Banedanmarks netredegørelse.

Det foreslås, at der i § 16, stk. 1, efter »jernbaneinfrastruktur« indsættes », jf. dog kapitel 7 a«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at § 16, stk. 1, vil få ordlyden: »Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur, jf. dog kapitel 7 a.«

Den foreslåede ændring vil være en delvis videreførelse af gældende ret. Banedanmark vil således som beskrevet ovenfor fortsat forvalte statens jernbaneinfrastruktur med de ovennævnte muligheder for fravigelser.

Som noget nyt vil DSB fremover vil skulle forvalte den del af statens infrastruktur, som udgør S-banen i overensstemmelse med bestemmelserne i det foreslåede kapitel 7 a. Den foreslåede ændring vil dermed betyde, at Banedanmark ikke længere vil være infrastrukturforvalter for denne del af statens jernbaneinfrastruktur, som i stedet vil overgå til DSB. Det følger af den foreslåede overgangsbestemmelse i lovforslagets § 3, stk. 2, at Banedanmark vil forblive infrastrukturforvalter på S-banen, indtil Trafikstyrelsen har udstedt sikkerhedsgodkendelse til DSB som infrastrukturforvalter på S-banen, og Banedanmarks sikkerhedsgodken-

delse som infrastrukturforvalter på S-banen ikke længere er gældende, og Trafikstyrelsen har udstedt certifikat til Banedanmark, jf. jernbanelovens § 39 d, stk. 4, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 14.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt til bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 14, som omhandler det foreslåede kapitel 7 a om S-banen.

Til nr. 6 og 7

Det fremgår af § 22, stk. 1, i jernbaneloven, at lov om elforsyning ikke finder anvendelse på Banedanmarks elforsyningsaktiviteter. Det fremgår af § 22, stk. 2, at Banedanmark forsyner jernbanevirksomhederne med kørestrøm og at transportministeren er bemyndiget til at fastsætte nærmere regler herfor. Bemyndigelsen er udmøntet i bekendtgørelse nr. 2514 af 13. december 2021 om Banedanmarks levering af kørestrøm, der blandt andet fastslår, hvilke regler der gælder for Banedanmarks forsyning af kørestrøm og strøm til jernbanevirksomheder på de jernbaneanlæg, som Banedanmark forsyner med elektrisk energi i Danmark.

Det foreslås i § 22, stk. 1, at »Banedanmarks« ændres til »statslige infrastrukturforvalteres«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at lov om elforsyning ikke finder anvendelse på statslige infrastrukturforvalteres elforsyningsaktiviteter. Hensynet bag den foreslåede ændring er at fremtidssikre lovens ordlyd, såfremt DSB som forvalter på S-banen i fremtiden ønsker at varetage elforsyningsaktiviteter.

Det foreslås i § 22, stk. 2, 1. pkt., at »Banedanmark« ændres til »infrastrukturforvaltere«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at infrastrukturforvaltere vil kunne forsyne jernbanevirksomhederne med kørestrøm. Ligesom ved den foreslåede ændring i § 22, stk. 1, er hensigten med forslaget en fremtidssikring af loven, således at der skabes mulighed for, at andre infrastrukturforvaltere kan forsyne jernbanevirksomhederne med kørestrøm.

Til nr. 8

Det følger af gældende jernbanelovs § 30, stk. 1, at transportministeren til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, kan iværksætte eller, for så vidt angår ikkestatslige anlæg, kan tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i stk. 2. Jernbanelovens § 30 udgør således en ekspropriationshjemmel for både statslige og ikkestatslige anlægsmyndigheder.

I praksis vil ekspropriation til statslige anlæg i henhold til stk. 1 iværksættes ved, at f.eks. Banedanmark eller Vejdirektoratet anmoder transportministeren om at bemyndige Kommissarierne ved Statens Ekspropriationer til at ekspropriere til et konkret formål, jf. ekspropriationsproceslovens §§ 11

og 14. Dette kan f.eks. være til ekspropriation med det formål at udvide et allerede eksisterende spor eller en vej.

Det følger af bemærkningerne til § 30 i jernbaneloven, jf. Folketingstidende 2014-15 (1. samling), tillæg A, L 162 som fremsat, side 48, at hvor der er tale om et selskab, herunder et letbaneselskab, er det en forudsætning, at dette selskab har fået beføjelsen delegeret ved udtrykkelig lovhjemmel, som i givet fald vil fremgå af den lov, hvormed selskabet er stiftet eller får bemyndigelse til at anlægge et konkret baneprojekt. Selskaber kan således alene foretage ekspropriation med hjemmel i jernbanelovens § 30 såfremt selskabet har en udtrykkelig lovhjemmel i særskilt lovgivning (f.eks. en anlægslov eller den lov, hvormed selskabet er stiftet).

Det foreslås i jernbanelovens § 30, stk. 1, 1. pkt., at transportministeren til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, kan iværksætte ekspropriation til de formål, der er nævnt i stk. 2.

Det foreslåede vil medføre, at en statslig anlægsmyndighed efter § 30, stk. 1, 1. pkt., umiddelbart kan anmode transportministeren om at henvise sagen til behandling ved en ekspropriationskommission efter reglerne i ekspropriationsprocesloven. De formål, der vil kunne eksproprieres til, er angivet i den gældende § 30, stk. 2, som den foreslåede bestemmelse henviser til, og angår blandt andet nyanlæg, udvidelse eller ændring af eksisterende jernbaneanlæg. Den foreslåede bestemmelse er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 30, stk. 1, idet den foreslåede bestemmelse dog alene vedrører ekspropriation til statslige anlæg.

Det foreslås i jernbanelovens § 30, stk. 1, 2. pkt., at transportministeren for så vidt angår ikkestatslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, kan tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i stk. 2.

Det foreslåede vil indebære, at en ikkestatslig anlægsmyndighed, når tilladelse efter 2. pkt. foreligger, kan anmode transportministeren om at henvise sagen til behandling ved en ekspropriationskommission efter reglerne i ekspropriationsprocesloven. Der er ligeledes med forslaget tale om en videreførelse af gældende jernbanelovs § 30, stk. 1, for så vidt angår ekspropriation til ikkestatslige anlæg.

Det bemærkes, at den gældende bestemmelse i § 30, stk. 1, af lovtekniske grunde foreslås opdelt i to selvstændige punkter, idet ministerens behandling af ekspropriationssager for hhv. statslige og ikkestatslige anlæg adskiller sig i mindre grad, jf. nærmere straks nedenfor.

I forbindelse med behandling af sager om tilladelse efter den foreslåede § 30, stk. 1, 2. pkt., vil transportministeren skulle foretage en generel vurdering af, om der foreligger et tilstrækkeligt grundlag for at iværksætte ekspropriation til det ønskede formål. Der foretages ikke i den forbindelse partshøring af muligt berørte lodsejere og andre eventuelle berørte rettighedshavere. Muligt berørte lodsejere og andre

eventuelle berørte rettighedshavere vil blive inddraget af anlægsmyndigheden i forbindelse med projekteringen og planlægningen af projektet og i forbindelse med ekspropriations- og taksationsmyndighedernes behandling af ekspropriations-sagerne efter ekspropriationsprocesloven.

Ekspropriationskommissionerne, der efter gældende ekspropriationsprocesregler vil skulle træffe afgørelse om ekspropriation, vil i den forbindelse vurdere, om betingelserne for ekspropriation er til stede, og vil træffe afgørelse herom og om, hvorvidt der skal foretages ændringer i projektet af hensyn til ejere, andre rettighedshavere, almene interesser eller anlæggets hensigtsmæssige gennemførelse. Kommissionen tager særligt stilling til, om der som led i ekspropriationen vil skulle foretages afbrydelser, omlægninger eller etableringer af vejforbindelser, af vandløb, af adgangsforbindelser til ejendomme eller restarealer, af ledningsanlæg eller lignende.

Til nr. 9

Det følger af den gældende jernbanelovs § 30, stk. 3, at transportministeren ved ekspropriation efter stk. 1 kan pålægge ejendomme servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Efter gældende ret kan der ved ekspropriation pålægges ejendomme servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger. For så vidt angår statslige og ikkestatslige anlæg vil det dog som udgangspunkt være den myndighed eller det selskab, som anmoder om ekspropriation, der også er den myndighed, der forestår pålæggelse af sådanne servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Det foreslås i jernbanelovens § 30, stk. 3, at ændre »Transportministeren« til »Der«, og »pålægge« til »pålægges«.

Det foreslåede er en præcisering, idet pålæg af servitutter på ejendomme forestås af den myndighed eller det selskab, som anmoder transportministeren om foretagelse af ekspropriation. For så vidt angår statslig ekspropriation vil beføjelsen dermed ofte være overladt til f.eks. Banedanmark. Ved ikkestatslig ekspropriation vil det være den myndighed eller det selskab, som anmoder om ekspropriation, der samtidigt vil få mulighed for at kunne pålægge servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Til nr. 10

De gældende regler om støjende infrastrukturarbejder følger af miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt i medfør heraf. Det følger bl.a. af miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, at kommunerne i forbindelse med offentlige anlægsarbejder kan meddele påbud om, at forureningen skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Kommunerne varetager i deres afgørelser bl.a. hensynet til støjpåvirkede naboer, og der kan med dette regelsæt fastsættes vilkår, der nedbringer de støjende aktiviteter ud fra dette hensyn.

Banedanmark har mulighed for at bede transportministeren om at tilsidesætte vilkår og som konsekvens kompensere borgerne efter jernbanelovens §§ 37 a og 37 b (og elektrificeringslovens §§ 14 a og 14 b).

For en nærmere beskrivelse af gældende ret henvises til pkt. 3.3.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

(Til § 37 c)

Med forslaget til jernbanelovens § 37 c, stk. 1, foreslås det, at transportministeren kan udpege arbejdspladser og faste arbejdsbaser knyttet til statens jernbaneinfrastruktur, bybaner og privatbaner, hvor regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør af lov om miljøbeskyttelse ikke skal finde anvendelse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren vil kunne udpege arbejdspladser og faste arbejdsbaser, hvor regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ikke vil finde anvendelse. Dette vedrører regler i lov om miljøbeskyttelse §§ 42 og 72 og miljøaktivitetsbekendtgørelsen. Transportministeren vil med forslaget have mulighed for løbende at ændre på de udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser. Der vil ikke være formkrav til, hvordan transportministeren træffer beslutning om udpegning af arbejdspladser og faste arbejdsbaser. Transportministerens mulighed for at udpege arbejdspladser og faste arbejdsbaser omfatter både områder, hvor der er eksisterende arbejdspladser og/eller -baser, og områder, hvor der endnu ikke er tilvejebragt et plangrundlag for sådanne arbejdspladser og/eller -baser. Dette omfatter tillige tilfælde, hvor placering eller omfang af eksisterende arbejdspladser og/eller -baser skal ændres.

Forud for, at transportministeren udpeger en arbejdsplads, hvor regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse ikke skal finde anvendelse, forventes, at infrastrukturforvaltere – som Banedanmark – forsøger at nå til enighed med den pågældende kommune om rammerne for støjende aktiviteter. Hvor transportministeren ikke har udpeget en arbejdsplads eller infrastrukturarbejder, er det fortsat kommunerne, som er støjmyndighed, ligesom de almindeligt gældende støjregler vil gælde for arbejdspladsen eller infrastrukturarbejdet.

Infrastrukturforvaltere, der ønsker arbejdsbaser udpeget af transportministeren, skal redegøre for mulighederne for støjreduktion, den hidtidige dialog med den pågældende kommune samt vigtigheden af arbejdsbaseren for togdriften, herunder hvorfor en alternativ placering af arbejdsbasen ikke vurderes hensigtsmæssig.

Der henvises i øvrigt til den nævnte dialog mellem infrastrukturforvalterne og kommunerne samt det forhold, at eksempelvis Banedanmark i dag modtager henvendelser fra kommuner og borgere vedrørende støj og på den baggrund har dialog med henblik på at identificere konkrete støjgener og vurdere mulighederne for støjmitigering. Denne dialog videreføres efter den foreslåede bestemmelse.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 c, stk. 2, foreslås det, at der på arbejdspladser og faste arbejdsbaser udpeget efter stk. 1 gælder ingen øvre støjgrænser i dagperioden kl. 07.00-18.00 og i aftenperioden kl. 18.00-23.00. For natperioden kl. 23.00-07.00 må støjen, målt som det beregnede maksimale støjniveau, som en bolig og arealer til anden støjfølsom anvendelse udsættes for ved den mest støjbelastede bygningsfacade, ikke overstige 70 dB.

Det foreslåede vil medføre, at der på arbejdspladser og faste arbejdsbaser udpeget efter stk. 1 vil gælde ingen øvre støjgrænser i dagperioden kl. 07.00-18.00 og i aftenperioden kl. 18.00-23.00. For natperioden kl. 23.00-07.00 må støjen, som en bolig og arealer til anden støjfølsom anvendelse udsættes for ved den mest støjbelastede bygningsfacade, ikke overstige 70 dB.

Den foreslåede bestemmelse omfatter også nybyggeri til boliger og arealer til anden støjfølsom anvendelse, som f.eks. institutioner, skoler, kontorerhverv og hoteller.

Den foreslåede støjbelastning på maksimalt 70 dB vil i overensstemmelse med fast praksis blive beregnet som det ækvivalente støjniveau i dB, hvilket er en middelværdi over en halv time af det varierende støjniveau.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 skal ses i sammenhæng med den foreslåede bestemmelse i stk. 4, hvorefter infrastrukturforvalteren, efter dialog med den pågældende kommune, så vidt muligt skal begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser udpeget efter stk. 1.

Støjgrænsen for natperioden foreslås fastsat af hensyn til at begrænse støjen i natperioden. I dag- og aftenperioden vil naboer til jernbanen skulle tåle, at der ikke generelt vil blive fastsat en øvre støjgrænse.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 c, stk. 3, foreslås det, at transportministeren til en konkret arbejdsplads eller fast arbejdsbase udpeget efter stk. 1 kan give dispensation fra støjgrænsen for natperioden, jf. stk. 2, af hensyn til væsentlige trafikale, anlægstekniske, sikkerhedsmæssige forhold, eller hvis det er strengt nødvendigt af hensyn til et jernbaneinfrastrukturprojektets fremdrift og økonomi.

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren til et konkret projekt vil kunne give dispensation fra støjgrænsen for natperioden, jf. forslaget til jernbanelovens § 37 c, stk. 2, af hensyn til væsentlige trafikale, anlægstekniske, sikkerhedsmæssige forhold, eller hvis det er strengt nødvendigt af hensyn til jernbaneinfrastrukturprojektets fremdrift og økonomi.

Transportministeren vil med den foreslåede bestemmelse både kunne bestemme at dispensere generelt eller i forhold til mere konkrete eller lokale forhold. Dispensationen vil kunne tidsbegrænses.

Der er ikke formkrav til, hvordan transportministeren vil skulle træffe beslutning om en dispensation efter den foreslåede stk. 3. Der vil således ikke skulle foreligge en ansøg-

ning forinden, og det vil ikke nødvendigvis skulle ske ved udstedelse af en bekendtgørelse.

Det forudsættes med den foreslåede bestemmelse, at der ved transportministerens bestemmelser om dispensation tages stilling til, om dispensationen er saglig, proportionel, i overensstemmelse med grundlovens § 73 om ekspropriation, de naboretlige regler og lovgivningen i øvrigt. Regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse vil ikke finde anvendelse på støj omfattet af transportministerens bestemmelse om dispensation efter den foreslåede bestemmelse.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 c, stk. 4, foreslås det, at infrastrukturforvalteren efter dialog med den pågældende kommune så vidt muligt skal begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser udpeget efter stk. 1.

Det foreslåede vil medføre, at infrastrukturforvalteren så vidt mulig vil skulle tilrettelægge arbejder med mindst mulig gene for naboer til arbejdspladser og faste arbejdsbaser for øje.

I praksis vil det dog ofte kunne være vanskeligt at holde sig under, hvad der normalt anses for at være tålelige støj- og vibrationsgrænser. Der er begrænsede muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og arbejdet må på grund af jernbanens placering i visse tilfælde udføres tæt på boligområder. Hertil kommer, at nogle typer af støjende arbejder skal gennemføres i tidsmæssig sammenhæng og således ikke kan stoppes ved almindelig arbejdstids ophør. Derudover er det nødvendigt at tage hensyn til afviklingen af togtrafikken ved planlægningen af arbejderne. Der kan derfor opstå behov for, at visse arbejder gennemføres uden for dagtimerne. Særligt vedligeholdelsesarbejder og mindre fornyelsesarbejder vil som regel skulle udføres om natten af hensyn til sporspæringer. Med henblik på at sikre, at generne mindskes mest muligt foreslås, at infrastrukturforvalteren skal indgå i en dialog herom med den pågældende kommune.

(Til § 37 d)

Med forslaget til jernbanelovens § 37 d, stk. 1, foreslås det, at transportministeren kan udpege større infrastrukturarbejder, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastrukturs, bybaners og privatbaners funktionalitet, hvor regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør af lov om miljøbeskyttelse ikke skal finde anvendelse.

Det foreslåede vil medføre, at transportministeren vil have bemyndigelse til at udpege større infrastrukturarbejder, hvor regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ikke vil finde anvendelse. Dette vedrører regler i lov om miljøbeskyttelse §§ 42 og 72 og miljøaktivitetsbekendtgørelsen. Transportministeren vil have mulighed for løbende at ændre på de udpegede større infrastrukturarbejder. Der vil ikke være formkrav til, hvordan transportministeren træffer beslutning om udpegning af større infrastrukturarbejder.

Infrastrukturforvaltere skal i forbindelse med større jernbaneinfrastrukturarbejder, som ønskes udpeget af transportministeren, redegøre for mulighederne for støjreduktion og udførelse i dagtimerne, den hidtidige dialog med den pågældende kommune samt vigtigheden af arbejderne for togdriften, herunder hvorfor en alternativ udførelse ikke vurderes hensigtsmæssig.

For 2026 er der på tidspunktet for lovforslagets fremsættelse planlagt 15 større fornyelsesopgaver på statens jernbanenet.

Det forudsættes med den foreslåede bestemmelse, at der ved transportministerens bestemmelser om udpegning af større infrastrukturarbejder tages stilling til, om udpegningen er saglig, proportionel, herunder i overensstemmelse med grundlovens § 73 om ekspropriation og de naboretlige regler.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 d, stk. 2, foreslås det, at der for større jernbaneinfrastrukturarbejder udpeget efter stk. 1 gælder ingen øvre støjgrænse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at der for større jernbaneinfrastrukturarbejder udpeget efter stk. 1 ikke gælder nogen øvre støjgrænse hele døgnet.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 skal ses i sammenhæng med den foreslåede bestemmelse i stk. 3, hvorefter infrastrukturforvalteren så vidt muligt skal begrænse støjen fra infrastrukturarbejder udpeget efter stk. 1.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 d, stk. 3, foreslås det, at infrastrukturforvalteren efter dialog om tilrettelægningen med den pågældende kommune så vidt muligt skal begrænse støjen fra større jernbaneinfrastrukturarbejder udpeget efter stk. 1.

Det foreslåede vil svare til den foreslåede bestemmelse i § 37 c, stk. 4, og vil medføre, at infrastrukturforvalteren så vidt muligt vil skulle tilrettelægge arbejder med mindst mulig gene for naboer til de større jernbaneinfrastrukturarbejder. I praksis vil det dog ofte kunne være vanskeligt at holde sig under, hvad der normalt anses for at være tålelige støj- og vibrationsgrænser. Der er begrænsede muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og arbejdet må på grund af jernbanens placering i visse tilfælde udføres tæt på boligområder. Hertil kommer, at nogle typer af støjende arbejder skal gennemføres i tidsmæssig sammenhæng og således ikke kan stoppes ved almindelig arbejdstids ophør. Derudover er det nødvendigt at tage hensyn til afviklingen af togtrafikken ved planlægningen af arbejderne. Der kan derfor opstå behov for, at visse arbejder gennemføres uden for dagtimerne.

(Til § 37 e)

Med forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 1, foreslås, at regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør af lov om miljøbeskyttelse ikke finder anvendelse på infrastrukturforvalterens udførelse

af planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastrukturens, bybaners og privatbaners funktionalitet.

Det foreslåede vil medføre, at ved infrastrukturforvalterens planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter, som har til formål at opretholde statens jernbaneinfrastrukturens, bybaners og privatbaners funktionalitet, vil lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ikke finde anvendelse. Dette vedrører regler i lov om miljøbeskyttelse §§ 42 og 72 og miljøaktivitetsbekendtgørelsen.

Infrastrukturforvaltere på jernbanen udfører mange vedligeholdelsesarbejder om året, hvoraf en del opstår akut, og hvor lovgivningen for anmeldelse af sådanne arbejder derfor reelt ikke kan overholdes. Vedligeholdelsesarbejder har ofte karakter af løbende og mindre punktvist arbejde på jernbanen af kortere varighed, hvor der udføres reparationer eller udskiftes dele for at opretholde togdriften. Arbejdet er ofte af få dage op til 7 døgns varighed og som regel på samme lokation. Hertil kan der komme vedligeholdelsesarbejder, som opstår akut. Vedligeholdelsesarbejder bliver samtidig ofte replanlagt og flyttet i tid, hvilket vanskeliggør planlægningen og koordineringen op mod kommunerne. Arbejdet er forbundet med usikkerhed, da opgaven ikke kan defineres fuldt ud på forhånd. Det gælder særligt, når der er tale om fejlretning eller tilstandsopgaver, hvor omfanget ikke fuldt ud kan afdækkes. Vedligehold kan udføres enten om dagen, f.eks. når det handler om grønt vedligehold, arealer op til jernbanen, eftersyn og sikringsopgaver, som ikke kræver, at sporet er spærret, eller i togfrit interval, dvs. fra sidste tog i aftenkøreplanen til første tog den efterfølgende dag. Hovedparten af opgaverne udføres om natten, da de kun kan udføres ved spærning. Der kan løbende opstå mere akutte opgaver end de planlagte eller opstå uforudsete forhold, som indebærer omlægning af opgaver. Der er en række vedligeholdelsesopgaver, som enten udføres på lokationer, hvor der er langt til naboer, eller som ikke medfører generende støj.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 2, foreslås det, at der for infrastrukturarbejder, jf. stk. 1, gælder ingen øvre støjgrænse, hvis infrastrukturarbejdet kan holdes inden for 7 sammenhængende døgn på samme lokation. Overskrides denne periode, gælder de støjgrænser, der følger af lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf, jf. dog stk. 3.

Det foreslåede vil medføre, at der for infrastrukturarbejder, jf. forslaget til jernbanelovens 37 e, stk. 1, ikke gælder en øvre støjgrænse, hvis infrastrukturarbejdet kan holdes inden for 7 sammenhængende døgn på samme lokation. Overskrides denne periode gælder de støjgrænser, der følger af lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf, medmindre transportministeren giver dispensation i medfør af forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 3.

Det forudsættes med forslaget, at en lokation er et afgrænset

område på omkring 100 sammenhængende meter. Flyttes arbejdet længere end det, vil der være tale om en ny lokation.

Der vil f.eks. kunne være tale om en fræsekampagne på flere uger, som flytter sig rundt i landet eller en knusningskampagne med få dage på samme lokation, men flere dage på en strækning, og som dermed falder inden for forslaget til § 37 e, stk. 1. Der vil også kunne være tale om fældning af træer om natten, hvor de trafikale regler gør det umuligt at fælde i dag- og aften timerne. Men der vil også kunne være tale om andet vedligeholdelses- og fornyelsesarbejde.

Der vil eksempelvis være i omegnen af 52.000 årlige opgaver på statens jernbanenet, hvor det dog ikke vil være alle opgaverne, som vil kunne betegnes som støjende, og hvor mange af opgaverne vil være kortvarige med langt til nærmeste nabo. Forslaget skal derfor ses i sammenhæng med den foreslåede bestemmelse i § 37 c, stk. 1, således at arbejde på faste og midlertidige arbejdsbaser er omfattet af den foreslåede § 37 c, mens materielkørsel på faste og midlertidige arbejdsbaser i forbindelse med vedligeholdelses- og mindre fornyelsesarbejder samt arbejde på arbejdssteder i forbindelse med vedligeholdelses- og mindre fornyelsesarbejder er omfattet af den foreslåede § 37 e.

Det foreslåede medfører, at arbejdssteder, der er knyttet til eller benyttes i relation til arbejderne i henhold til den foreslåede § 37 e, stk. 1, og maskiner, der er placeret på faste og midlertidige arbejdsbaser, som benyttes til udkørende arbejder i relation til stk. 1, er omfattet af forslagens § 37 e.

Det betyder, at de omhandlede arbejdssteder og maskiner på faste og midlertidige arbejdsbaser vil være undtaget regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse, og at der ikke gælder en øvre støjgrænse, hvis selve infrastrukturarbejdet på samme lokation kan holdes inden for 7 sammenhængende døgn, og maskinerne kører ud fra de faste eller midlertidige arbejdsbaser. Det kan fx være tilfældet i forbindelse med landsdækkende kampanjer, hvor maskinerne typisk er placeret på en arbejdsbase i en længere periode og kører ud derfra, men i øvrigt bevæger sig fra lokation til lokation mens de måler, fræser eller justerer jernbanen.

Herunder finder den foreslåede bestemmelse i § 37 e, stk. 3, om dispensation anvendelse i forhold til stk. 2, ligesom det følger af forslagens stk. 4, at infrastrukturforvalteren så vidt muligt skal søge at begrænse støjen fra vedligeholdelse og akut opståede infrastrukturarbejder.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 3, foreslås det, at transportministeren til planlagte eller akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter kan forlænge perioden uden øvre støjgrænse, jf. stk. 2, af hensyn til væsentlige trafikale, anlægstekniske, sikkerhedsmæssige forhold, eller hvis det er strengt nødvendigt af hensyn til jernbaneinfrastrukturprojektets fremdrift og økonomi.

Det kan for eksempel være i de situationer, hvor der i et konkret projekt er et hensyn til trafikafviklingen, der tilsiger,

at tidsperioden på 7 sammenhængende døgn på samme lokation forlænges.

Der er ikke formkrav til, hvordan transportministeren træffer beslutning om en dispensation efter forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 3.

Det forudsættes, at ved transportministerens bestemmelser om dispensation tages der stilling til, om dispensationen er saglig, proportionel, i overensstemmelse med grundlovens § 73 om ekspropriation, de naboretlige regler og lovgivningen i øvrigt. Regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse eller regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf finder ikke anvendelse på støj omfattet af transportministerens bestemmelse om dispensation efter den foreslåede bestemmelse.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 4, foreslås det, at infrastrukturforvalteren så vidt muligt skal begrænse støjen fra planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter efter stk. 1.

For en nærmere beskrivelse af § 37 e, stk. 4, henvises til lovforslagets § 37 c, stk. 4, hvor det foreslås, at infrastrukturforvalteren efter dialog med den pågældende kommune så vidt muligt skal begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser udpeget efter § 37 c, stk. 1.

(Til § 37 f)

Med forslaget til jernbanelovens § 37 f foreslås det, at der gælder uanset reglerne vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ingen øvre støjgrænse i forbindelse med opladning af batteritog ved ladeinfrastruktur samt i forbindelse med rangering, opstilling, opvarmning, nedkøling og service af jernbanekøretøjer.

Det foreslåede vil medføre, at der fremover ikke vil gælde støjgrænser i forbindelse med ladeinfrastruktur til batteritog samt generelt jernbanekøretøjers rangering, opstilling, opvarmning, nedkøling og service. Dette vedrører regler i lov om miljøbeskyttelse §§ 42 og 72 og miljøaktivitetsbekendtgørelsen.

Forslaget skal sikre, at batteritog vil kunne oplades og jernbanekøretøjer opvarmes, nedkøles, rangeres, opstilles og serviceres, herunder klargøres, uden at det kommer til at gå ud over trafikafviklingen for passagertogtrafikken på grund af støjkrav.

Materiel til brug for passagertransport samt arbejdskøretøjer – f.eks. hensatte troljer eller tog i depotspor før- og efter parkering – kræver sikkerhedsservice før- og efter parkering. Dette er en naturlig forlængelse af togkørslen, hvorfor støjen i form af tomgang hørende til sikkerhedsservice, herunder kørsel til depot, ligeledes foreslås uden støjgrænser, som tilfældet er i dag for strækningssstøj, da støj i forbindelse med sikkerhedsservice er nødvendigt for at kunne drifte togtrafikken.

Togoperatørerne har nødvendige terminalaktiviteter tæt på bebyggelser. Det gælder depotområder, hvor jernbanekøretøjer sættes i drift og tages ud af drift, og hvor jernbanekøretøjer klargøres til driften, hvilket indebærer vask af jernbanekøretøjer, fækalietømning, vand- og sandpåfyldning, indvendig og udvendig rengøring m.v. Disse aktiviteter er særligt omfattende om natten, hvor selve togdriften er minimal. Ligeledes gælder det værkstedsområder, hvor aktiviteten er særligt høj i natteperioden i forbindelse med at jernbanekøretøjer rangeres til værkstedet, sættes i drift og tages ud af drift. Aktiviteterne er nødvendige for at kunne drive togtrafik, og det foreslås derfor at fjerne støjgrænserne for disse aktiviteter.

Den foreslåede bestemmelse er målrettet opretholdelsen af funktionaliteten af infrastrukturen samt passagertogsdriften, herunder togdrift med batteritog, og omfatter ikke kombiterminaler m.v.

Samlet set foreslås det således med de foreslåede bestemmelser i §§ 37 c – 37 f om støj, at der skabes hjemmel i jernbaneloven til, at jernbanen fortsat kan fornyes og vedligeholdes, som i dag, samtidig med at den daglige togdrift kan opretholdes, og uden at omkostningerne til jernbanen vokser yderligere, samtidig med, at der så vidt muligt i forhold til støj, tages hensyn til naboer til jernbanen. I stedet for de almindelige miljøregler foreslås det at indsætte en almen gældende støjbestemmelse, der gælder for infrastrukturarbejder, herunder anlægs-, vedligeholdelse- og fornyelsesprojekter og arbejdspladser m.v. samt rangerings-, opstillings- og servicearealer i forbindelse med togdriften ind i jernbaneloven. Lovforslaget vil kunne suppleres af jernbanelovens §§ 37 a og 37 b, hvis betingelserne i disse bestemmelser er opfyldt, hvilket særligt gør sig gældende for nyanlægsprojekter.

Det er ikke med forslaget tiltænkt at fravige lov om miljøbeskyttelse på andre områder end områder om støj og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf. Dette vedrører regler i lov om miljøbeskyttelse §§ 42 og 72 og miljøaktivitetsbekendtgørelsen.

Til nr. 11-13

Kapitel 7 i jernbaneloven fastsætter særlige regler om bybaner, herunder krav om sikkerhedscertifikat, sikkerhedsgodkendelse, ibrugtagningstilladelse, m.v.

Det følger af § 39, stk. 1, at jernbanevirksomheder, som driver virksomhed på en bybane, skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafikstyrelsen. Det følger videre af § 39 a, stk. 1, at infrastrukturforvaltere, som forvalter infrastruktur på en bybane skal have en sikkerhedsgodkendelse, der udstedes af Trafikstyrelsen. Af § 39 b, stk. 1, fremgår det, at det kræver godkendelse fra Trafikstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur eller køretøjer i brug på en bybane. Med § 39 c, stk. 1, hjemles det, at transportministeren fastsætter særlige regler om bybaner, herunder beløbsstørrelser for ansvarsforsikring, indberetning af ulykker og hændelser m.v.,

kørestrøm, drifts- og trafikstyringsregler, tekniske krav og helbreds- og kompetencekrav for bybaneførere.

Det foreslås at ændre *overskriften* i kapitel 7 fra »Bybaner« til »Bybanenet og bybaneoperatører«.

Den foreslåede ændring skal ses i sammenhæng med de foreslåede ændringer i § 3, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, om definitionerne bybanenet og bybaneoperatør, der foreslås med henblik på en mere tekstnær implementering af markedsåbningsdirektivet.

Det foreslås i § 39, stk. 1, § 39 a, stk. 1, og § 39 b, stk. 1, at »en bybane« ændres til »et bybanenet«.

De foreslåede ændringer vil medføre, at begrebet »en bybane« i § 39, stk. 1, § 39 a, stk. 1, og § 39 b, stk. 1, ændres til »et bybanenet«.

De foreslåede ændringer vil være konsekvensændringer som følge af de foreslåede ændringer i § 3, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, om definitionerne bybanenet og bybaneoperatør, der foreslås med henblik på en mere tekstnær implementering af markedsåbningsdirektivet.

Det foreslås i § 39 c, stk. 1, at »bybaner« ændres til »bybanenet og bybaneoperatører«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at begrebet »bybaner« i § 39 c, stk. 1, ændres til »bybanenet og bybaneoperatører«.

Den foreslåede ændring vil være en konsekvensændring som følge af de foreslåede ændringer i § 3, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, om definitionerne bybanenet og bybaneoperatør, der foreslås med henblik på en mere tekstnær implementering af markedsåbningsdirektivet, jf. pkt. 8 om forholdet til EU-retten i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Af § 16, stk. 1, i jernbaneloven fremgår det, at Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur. Banedanmark er således i dag infrastrukturforvalter for statens jernbaneinfrastruktur, herunder S-banen, som er en del af statens jernbaneinfrastruktur.

Det foreslås efter kapitel 7 i jernbaneloven at indsætte et nyt *kapitel 7 a*, som omhandler S-banen og har overskriften »S-banen«.

Det foreslås med § 39 d, stk. 1, at DSB forvalter jernbaneinfrastruktur på S-banen.

Det foreslåede vil medføre, at DSB vil blive infrastrukturforvalter på S-banen. DSB vil med den foreslåede bestemmelse blive ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning, herunder trafikstyring, af jernbaneinfrastrukturen på S-banen. Udgangspunktet vil kunne fraviges ved konkret fastsatte projekter, hvor andre aktører f.eks. ved konkrete

anlægslove vil kunne få ansvaret for at anlægge jernbaneinfrastruktur.

Det foreslås med § 39 d, stk. 2, at kapitel 6 a finder tilsvarende anvendelse for DSB på S-banen.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at regler i jernbanelovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurderinger af statslige jernbaneanlæg vil finde tilsvarende anvendelse for DSB på S-banen. For en nærmere gennemgang af virkningen af den foreslåede bestemmelse henvises til lovforslaget almindelige bemærkninger pkt. 3.4.2.

Det følger af det foreslåede § 39 d, stk. 3, at transportministeren kan fastsætte regler om DSB's adgang til at overdrage opgaver vedrørende jernbaneinfrastrukturen på S-banen til Banedanmark, herunder i forhold til det tekniske drifts- og systemansvar, jf. dog § 57, stk. 1.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3 vil medføre, at transportministeren vil blive bemyndiget til at kunne fastsætte regler om DSB's adgang til at overdrage opgaver vedrørende jernbaneinfrastrukturen på S-banen til Banedanmark, herunder i forhold til det tekniske drifts- og systemansvar. Jernbanelovens § 57, stk. 1, er dog fortsat gældende, således at jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere er ansvarlige for sikkerheden på deres respektive del af jernbanesystemet.

Den foreslåede bestemmelse vil blandt andet kunne anvendes til at overdrage myndighedsopgaver fra DSB til Banedanmark vedrørende eksempelvis tilladelser til særtransporter samt gravetilladelser, jf. jernbanelovens § 24. Den foreslåede bestemmelse vil også kunne anvendes til f.eks. at regulere en aftale mellem DSB og Banedanmark om samarbejde og delegation af opgaver. For en nærmere beskrivelse af det tekniske drifts- og systemansvar henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 3.1.2.

Der foreslås med § 39 d, stk. 4, at transportministeren kan fastsætte regler om certificering af Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen, jf. stk. 3, herunder regler om ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportministeren vil blive bemyndiget til at kunne fastsætte regler om en ny certificeringsordning for Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen, herunder regler om ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse.

Det vil være forventningen, at Trafikstyrelsen vil føre tilsyn med, at Banedanmark lever op til kravene i dette certificeringsgrundlag, jf. også den foreslåede ændring til § 70, stk. 1, som affattet ved dette lovforslags § 1, nr. 15.

Oplistningen af mulige emner som ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse af certificering i den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse er ikke udtryk for en udtømmende oplistning. Transportministeren vil således eksempelvis også i relevant omfang kunne fastsætte regler om

videregivelse af oplysninger relateret til certificeringen af Banedanmark. Dette vil eksempelvis kunne være i form af bestemmelser, der vil bemyndige Trafikstyrelsen til at videregive oplysninger, som Trafikstyrelsen konstaterer ved tilsyn med certificeringen, til DSB som infrastrukturforvalter på S-banen, i det omfang en sådan videregivelse er nødvendig og af betydning for jernbanesikkerheden.

Den foreslåede certificering efter stk. 4 vil være en forudsætning for, at Banedanmark må udføre de opgaver, som forventes overdraget til dem i medfør af § 39 d, stk. 3.

Formålet med certificeringen efter det foreslåede stk. 4 vil være at sikre, at Banedanmark har etableret og implementeret et ledelsessystem til at håndtere opgaver, som DSB kan overlade til Banedanmark at udføre i medfør § 39 d, stk. 3. Disse opgaver forventes at være relateret til konventionel infrastruktur på S-banen.

For en uddybning henvises til de almindelige bemærkninger pkt. 3.1.2.1 og 3.1.2.2.

Til nr. 15

Det følger af jernbanelovens § 70, stk. 1, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59, overholder betingelserne herfor.

Det følger af jernbanelovens § 73, stk. 1, at Trafikstyrelsen kan udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59, om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der er nødvendige for at udbedre de forhold, der er konstateret ved et tilsyn efter § 70, stk. 2.

Det foreslås i § 70, stk. 1, og § 73, stk. 1, at ændre »eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59« til »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, eller et certifikat, jf. § 39 d, stk. 4,«.

Det foreslåede vil medføre, at der vil blive rettet op på en fejlagtig henvisning til § 39 b, samt at der vil blive tilføjet en henvisning til den foreslåede bestemmelse i § 39 d, stk. 4, om en ny certificeringsordning for Banedanmark.

I den gældende bestemmelse i § 70, stk. 1, fremgår det, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med indehaveren af en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 b. I den gældende bestemmelse i § 73, stk. 1, fremgår det, at Trafikstyrelsen kan udstede påbud til indehaveren af en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 b.

Jernbanelovens § 39 b omhandler godkendelse af jernbaneinfrastruktur og køretøjer på bybaner. Henvisningen i § 70, stk. 1, og i § 73, stk. 1, skulle således have været til jernbanelovens § 39 a, der omhandler sikkerhedsgodkendelser til infrastrukturforvaltere på bybaner. Der er således tale om

en fejl i lovens henvisninger, når der i § 70, stk. 1, og i § 73, stk. 1, henvises til en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 b. Hensigten med den foreslåede ændring vil være at rette op på denne fejl, således at der henvises til den korrekte bestemmelse.

Det bemærkes, at der ikke er administreret efter de fejlagtige henvisninger i praksis.

Forslaget om at tilføje en henvisning til »et certifikat, jf. § 39 d, stk. 4,« er en konsekvens af, at det i § 39 d, stk. 4, foreslås, at transportministeren kan fastsætte regler om certificering af Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen, herunder regler om ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse. Der er med forslaget om tilføjelse af henvisningen i § 70, stk. 1, ikke tilsigtet en anden ændring end at sikre, at Trafikstyrelsen fremover også vil have hjemmel til at føre tilsyn med, at Banedanmark overholder betingelserne for denne certificering efter regler fastsat i medfør af den foreslåede § 39 d, stk. 4. Med forslaget om tilføjelse af henvisningen i § 73, stk. 1, vil Trafikstyrelsen kunne udstede påbud til Banedanmark om, at Banedanmark straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist vil skulle foretage de foranstaltninger, der er nødvendige for at udbedre de forhold, der er konstateret ved et tilsyn efter § 70, stk. 2.

Tilsynet finansieres af virksomhederne selv gennem en afgift, jf. jernbanelovens § 109.

Til nr. 16

Det følger af jernbanelovens § 72, 1. pkt., at hvis indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, ikke opfylder vilkår og betingelser fastsat heri, kan Trafikstyrelsen udstede påbud om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde disse vilkår og betingelser.

I § 72, 1. pkt., foreslås det at ændre »eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59,« til »en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, eller et certifikat, jf. § 39 d, stk. 4,«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at der i § 72, 1. pkt., tilføjes en henvisning til »et certifikat, jf. § 39 d, stk. 4,«.

Den foreslåede ændring vil være en konsekvens af, at det i § 39 d, stk. 4, foreslås, at transportministeren kan fastsætte regler om certificering af Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen, herunder regler om ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse. Med forslaget til ændring af § 72, 1. pkt., vil Trafikstyrelsen kunne udstede påbud til Banedanmark, hvis Banedanmark ikke opfylder vilkår og betingelser fastsat i Banedanmarks certifikat, jf. jernbanelovens § 39 d, stk. 4, om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde disse vilkår og betingelser.

Til nr. 17

Efter jernbanelovens § 74, stk. 1, kan Trafikstyrelsen ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3 og § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59, om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der efter Trafikstyrelsens vurdering er nødvendige for at udbedre disse forhold. I påbuddet kan det fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet.

I § 74, stk. 1, 1. pkt., foreslås det at ændre »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,« til »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59,«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at der i § 74, stk. 1, 1. pkt., vil blive rettet op på en fejlagtig henvisning til § 39 b og i stedet fremover være en korrekt henvisning til § 39 a.

I den gældende bestemmelse i § 74, stk. 1, 1. pkt., fremgår det, at Trafikstyrelsen kan udstede påbud til indehaveren af en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 b. Jernbanelovens § 39 b omhandler godkendelse af jernbaneinfrastruktur og køretøjer på bybaner. Henvisningen skulle således have været til jernbanelovens § 39 a, der omhandler sikkerhedsgodkendelser til infrastrukturforvaltere på bybaner. Der er således tale om en fejl i lovens henvisninger, når der i § 74, stk. 1, 1. pkt., henvises til en sikkerhedsgodkendelse efter jernbanelovens § 39 b. Hensigten med den foreslåede ændring vil være at rette op på denne fejl, således at der henvises til den korrekte bestemmelse. Det bemærkes, at der ikke er administreret efter den fejlagtige henvisning i praksis.

Til nr. 18 og 19

Det fremgår af § 109, stk. 1, i jernbaneloven, at for udførelse af tilsyn, herunder med EU-sikkerhedscertifikater, sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser m.v., jf. § 70, betaler jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter § 11, og infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, en afgift som fastsat i stk. 2-7.

I § 109, stk. 4, fremgår det, at forvaltere af bybaner betaler et årligt grundbeløb på 65.000 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse og en årlig aktivitetsafgift på 0,0500 kr. pr. kørt togkilometer på den pågældende infrastruktur. Ligeledes fremgår det, at forvaltere af bybaner betaler et årligt grundbeløb på 65.000 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse og en årlig aktivitetsafgift på 0,0500 kr. pr. kørt togkilometer på den pågældende infrastruktur.

Det foreslås i § 109, stk. 1, at der efter »certificerede efter § 11« indsættes »og § 39 d, stk. 4« samt at »bybaner« ændres til »forvaltere af bybanenet og bybaneoperatører«. Ligeledes foreslås det to steder i § 109, stk. 4, at »bybaner« ændres til »bybanenet«.

Den foreslåede ændring i § 109, stk. 1, vil medføre, at der indsættes en henvisning til det foreslåede § 39 d, stk. 4. Denne foreslåede ændring vil være en konsekvens af den

foreslåede nye certificering af Banedanmark, jf. lovforslagets § 1, nr. 14.

Som følge af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 14, vil Trafikstyrelsen føre tilsyn med Banedanmarks certificering i medfør af § 39 d, stk. 4. Ved at indsætte en henvisning til § 39 d, stk. 4, vil Banedanmarks certificering i medfør af bestemmelsen i § 109 blive pålagt en afgift med henblik på, at beløbet vil bidrage til finansieringen af Trafikstyrelsens tilsyn med Banedanmarks certificering efter § 39 d, stk. 4.

De øvrige foreslåede ændringer i § 109, stk. 1, og to steder i § 109, stk. 4, vil medføre, at begrebet »bybaner« ændres til henholdsvis »bybanenet og bybaneoperatører« i § 109, stk. 1, og til »bybanenet« i § 109, stk. 4.

De foreslåede ændringer vil være konsekvensændringer som følge af de foreslåede ændringer i § 3, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, om definitionerne bybanenet og bybaneoperatør, der foreslås med henblik på en mere tekstnær implementering af markedsåbningsdirektivet.

Endelig foreslås det, at der i § 109, stk. 4, indsættes et nyt punktum efter 2. punktum, hvoraf det følger, at for certificering af Banedanmark efter § 39 d, stk. 4, betaler Banedanmark et årligt grundbeløb på 65.000 kr.

Det foreslåede nye punktum vil medføre, at Banedanmark vil skulle betale et årligt grundbeløb på 65.000 kr., når Banedanmark er certificeret i medfør af det foreslåede § 39 d, stk. 4, jf. den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 14.

Til nr. 20

Efter jernbanelovens § 110 a kan transportministeren fastsætte regler om betaling af gebyr for Banedanmarks beredskabsydelse, kurser og uddannelser og om betaling for opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerkrivelser m.v.

Det foreslås med ændringen til § 110 a, at ændre »Banedanmarks« til »infrastrukturforvalteres«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at bestemmelsens ordlyd fremtidssikres, så også andre infrastrukturforvaltere ud over Banedanmark også vil være omfattet af bestemmelsen. Fremover vil eksempelvis DSB også være omfattet af bestemmelsen, og DSB vil dermed som forvalter på S-banen i fremtiden kunne udbyde beredskabsydelse, kurser og uddannelser samt foretage opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter, hvis det ønskes.

Til nr. 21

Det fremgår af § 111, stk. 3, at bybaner samt privatbaner, der ikke kører på jernbaneinfrastruktur på det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet), ikke er omfattet af stk. 2 om jernbanevirksomheders betaling til Jernbanenævnet.

Det foreslås i § 111, stk. 3, at »Bybaner« ændres til »Bybaneoperatører«.

Den foreslåede ændring vil være en konsekvensændring som følge af de foreslåede ændringer i § 3, stk. 1, jf. lovforslagets § 1, nr. 2 og 3, om definitionerne bybanenet og bybaneoperatør, der foreslås med henblik på en mere tekstnær implementering af markedsåbningsdirektivet, jf. pkt. 8 om forholdet til EU-retten i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 22

Ifølge den gældende § 112, stk. 2, kan transportministeren bemyndige andre statslige myndigheder til at udøve de beføjelser, som Trafikstyrelsen, Banedanmark eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane er tillagt efter loven.

Det foreslås i § 112, stk. 2, at ændre »eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane« til», Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane eller DSB«.

Den foreslåede ændring vil medføre, at DSB vil blive tilføjet DSB til bestemmelsen i § 112, stk. 2. Virkningen af den foreslåede tilføjelse af DSB vil være, at transportministeren også vil kunne delegere de beføjelser, som DSB er tillagt efter jernbaneloven, til andre statslige myndigheder. Baggrunden for den foreslåede tilføjelse af DSB er en konsekvens af, at det foreslås, at DSB bliver forvalter af jernbaneinfrastruktur på S-banen, jf. det foreslåede § 39 d, stk. 1, i lovforslagets § 1, nr. 14.

Til nr. 23

Ifølge den gældende § 112, stk. 1, kan transportministeren bemyndige Trafikstyrelsen, Banedanmark, Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane eller andre statslige myndigheder til at udøve ministerens beføjelser i jernbaneloven.

Det foreslås, at der indsættes et nyt § 112, stk. 4. Efter den foreslåede bestemmelse kan transportministeren bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser efter jernbaneloven på S-banen.

Den foreslåede bestemmelse i det nye stk. 4 vil medføre, at transportministeren vil få mulighed for at delegere sine beføjelser efter jernbaneloven på S-banen til DSB.

Den foreslåede bestemmelse vil svare til § 112, stk. 1, dog med den forskel, at DSB med forslaget alene vil kunne blive bemyndiget til at udøve transportministerens beføjelser efter jernbaneloven i det omfang, det berører S-banen. DSB vil dermed ikke kunne blive bemyndiget efter den foreslåede bestemmelse, i det omfang det omhandler ministerens beføjelser efter jernbaneloven, som ikke angår S-banen.

Baggrunden for den foreslåede bestemmelse er forslaget om DSB's særlige rolle som både forvalter og operatør på S-ba-

nen, jf. hertil det foreslåede § 39 d, stk. 1, i lovforslagets § 1, nr. 14.

Til nr. 24

Det følger af § 113, stk. 2, sammenholdt med § 113, stk. 1, at transportministeren, efter at have delegeret Trafikstyrelsens, Banedanmarks eller Havarikommissionens beføjelser i jernbaneloven til andre statslige myndigheder efter § 112, stk. 2, fortsat kan fastsætte regler om klageadgang, herunder om klagefrister, eller om, at afgørelserne eller beslutningerne ikke kan påklages til transportministeren.

Det foreslås i § 113, stk. 2, at ændre »eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes« til», Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes eller DSB's«.

Den foreslåede ændring i § 113, stk. 2, vil medføre, at DSB vil blive omfattet af bestemmelsen, så transportministerens beføjelser om fastsættelse af regler om klageadgang efter § 113, stk. 1 også vil gælde i de tilfælde, hvor ministeren måtte have bemyndiget andre statslige myndigheder til at udøve DSB's beføjelser efter jernbaneloven.

Til § 2

Til nr. 1

Det følger af § 2, stk. 1, i lov om DSB, at DSB's formål er at drive jernbanevirksomhed i medfør af lov om jernbane samt anden virksomhed, som ligger i naturlig forlængelse heraf. Virksomheden drives på forretningsmæssigt grundlag. Det følger videre af § 2, stk. 3 og 4, at DSB kan oprette datterselskaber, erhverve ejerandele i andre virksomheder, indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed samt udføre jernbanetrafik i udlandet i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed, jf. stk. 1.

Herudover følger det af § 2, stk. 5, at DSB kan forestå udvikling af DSB's ejendomme gennem sit datterselskab DSB Ejendomsudvikling A/S, og af § 2, stk. 6, at DSB Ejendomsudvikling A/S i forbindelse med sin aktivitet, jf. stk. 5, kan erhverve ejendomme med tilknytning til DSB's eller selskabets ejendom.

I henhold til formålet med nærværende lovforslag skal lov om DSB ændres således, at DSB vil få hjemmel til at kunne være infrastrukturforvalter på S-banen. Herudover foreslås en ændring af rækkefølgen af bestemmelserne i § 2.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 3, hvor det fremgår, at DSB kan udføre jernbanetrafik i udlandet i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed, jf. stk. 1, er udtryk for, at § 2, stk. 6 rykkes til § 2, stk. 3. Ændringen er en formalitet og sker for at forbedre rækkefølgen af bestemmelserne.

Det foreslås at indsætte et nyt stk. 4, hvoraf det fremgår, at DSB forvalter infrastrukturen på S-banen.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 4 skal ses i forlængelse

af den foreslåede § 39 d i jernbaneloven, hvorefter DSB forvalter jernbaneinfrastrukturen på S-banen.

Formålet med nærværende lovforslag er at tilpasse lovgivningen til overdragelsen af ansvaret for S-banen til DSB. Lov om DSB foreslås ændret således, at DSB får hjemmel til at kunne være infrastrukturforvalter på S-banen. DSB vil i den forbindelse overtage aktiver relateret til S-banen fra Banedanmark, herunder den konventionelle infrastruktur, ligesom der vil ske overdragelse af berørte medarbejdere og tjenestemænd.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 5*, hvorefter, at DSB kan oprette datterselskaber, erhverve ejerandele i andre virksomheder samt indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed efter *stk. 1* og *4*, angår ligeledes en ændring, som er udtryk for en formalitet, der sker for at forbedre rækkefølgen på bestemmelserne. Der tilføjes en henvisning til den foreslåede *stk. 4*, som er nævnt ovenfor. Styknumrene er opdateret i overensstemmelse med den nye rækkefølge.

Bestemmelsen i § 2, *stk. 6* rykkes til § 2, *stk. 3*, som anført ovenfor.

Rækkefølgen af bestemmelserne i § 2, *stk. 3-7* ændres som følger heraf.

Til nr. 2

Det følger af § 103 i lov nr. 435 af 24. april 2024 om offentlige veje m.v., at erstatning for ekspropriationen efter § 96 og de forberedende undersøgelser, der er nævnt i § 99, fastsættes efter de almindelige erstatningsregler. Det følger videre, at en eventuel værdiforøgelse, som den tilbageblivende ejendom skønnes at opnå på grund af ekspropriationen, skal fradrages erstatningen. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis ejendommen skønnes at opnå en fordel, der er større end det tab, der påføres ejendommen på grund af ekspropriationen.

Der findes ikke i dag hjemmel i lov om DSB til at bemyndige transportministeren til ved ekspropriation at erhverve ret over fast ejendom i forbindelse med projekter på S-banen.

Det foreslås, at der efter kapitel 4 i lov om DSB indsættes et nyt *kapitel 4 a* med overskriften »Ekspropriation«

Det foreslås, at der i det nye kapitel 4 a indsættes en ny bestemmelse § 18, *stk. 1*, hvor det fastsættes, at transportministeren kan for DSB ved ekspropriation erhverve ret over fast ejendom, herunder i form af rettigheder og servitutter, der er nødvendige for anlæg, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur og dertil knyttede projekter på S-banen, herunder værksteds- og klargøringsfaciliteter. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen gælder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. DSB afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre, at transportmini-

steren bemyndiges til for DSB at kunne iværksætte ekspropriation med henblik på at erhverve rettigheder over fast ejendom, herunder i form af servitutter, der er nødvendige for anlæg, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen og dertil knyttede projekter på S-banen, herunder værksteds- og klargøringsfaciliteter. Ekspropriation vil efter forslaget skulle ske efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven).

Det foreslåede vil indebære, at transportministeren efter de almindeligt gældende procesregler i ekspropriationsprocesloven § 12 vil skulle henvise en ekspropriationssag til behandling ved en ekspropriationskommission. Ekspropriationskommissionen vil efter ekspropriationsproceslovens regler skulle tage stilling til, om og hvorledes ekspropriation kan gennemføres og i givet fald fastsætte erstatning derfor. Dette vil skulle ske i forbindelse med ekspropriationskommissionens afholdelse af besigtigelses- og ekspropriationsforretninger, som berørte rettighedshavere orienteres om, jf. ekspropriationsproceslovens kapitel 4. Ekspropriationskommissionens erstatningsafgørelse vil efter ekspropriationsproceslovens regler kunne indbringes for en taksationskommission, mens sag om ekspropriationsindgrebet vil kunne indbringes for domstolene.

Efter forslaget vil reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. gælde ved erstatningsfastsættelsen.

Det foreslåede vil endvidere medføre, at DSB vil skulle afholde alle omkostninger til ekspropriationer, som er omfattet af den foreslåede bestemmelse.

Det foreslås, at det i *stk. 2* fastsættes, at transportministeren kan bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser efter *stk. 1*.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 2* vil medføre, at transportministeren vil kunne delegerer sin kompetence til at iværksætte ekspropriation med henblik på at erhverve rettigheder over fast ejendom i anledning af de i *stk. 1* nævnte projekter på S-banen.

Der henvises til pkt. 3.1.2.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger for yderligere om baggrund for ekspropriation og den foreslåede bestemmelse.

Til nr. 3

Det følger af § 19, *stk. 1*, i lov om DSB, at lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for sager om de ansatte i DSB og for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik. De i 1. pkt. nævnte love gælder ikke for den øvrige virksomhed, der udøves af DSB.

Som selvstændig offentlig virksomhed er DSB en del af den offentlige forvaltning og som anført i § 19, *stk. 1*, omfattet af offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand. Bestemmelsen fastsætter, at lovene kun

gælder for sager om ansatte og for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB som forhandlet trafik.

Det foreslås, at der i § 19, stk. 1, 1. pkt., efter »som led i udførelsen af forhandlet trafik« indsættes », samt DSB's varettagelse af rollen som forvalter af jernbaneinfrastrukturen på S-banen«.

Den foreslåede tilføjelse til § 19, stk. 1, 1. pkt., vil medføre, at offentlighedsloven, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand også vil gælde for DSB's varettagelse af sin rolle som infrastrukturforvalter på S-banen.

Baggrunden for den foreslåede ændring er overdragelsen af sektoransvaret for S-banen til DSB, hvorefter infrastrukturforvalterskabet på S-banen fremover skal være hos DSB, jf. § 39 d i lovforslagets § 1, nr. 14.

Til nr. 4

Det følger af § 19, stk. 2, i lov om DSB, at lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den jernbanevirksomhed, der udøves af datterselskaber under DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik.

Det foreslås, at der i § 19, stk. 2, indsættes et 2. punktum, hvor det fremgår, at »Lovene nævnt i 1. pkt. gælder også, hvis DSB's varettagelse af rollen som forvalter af jernbaneinfrastrukturen på S-banen udøves af et datterselskab under DSB.«

Det foreslåede nye punktum i § 19, stk. 2, vil medføre, at lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand også vil gælde i de tilfælde, hvor DSB's varettagelse af rollen som forvalter af jernbaneinfrastrukturen på S-banen måtte blive udøvet af et datterselskab under DSB.

Som ved forslaget om ændring af § 19, stk. 1, jf. lovforslagets § 2, nr. 3, er baggrunden for den foreslåede ændring af § 19, stk. 2, overdragelsen af sektoransvaret for S-banen til DSB, hvorefter infrastrukturforvalterskabet på S-banen fremover skal være hos DSB, jf. § 39 d i lovforslagets § 1, nr. 14.

Til § 3

Det foreslås i lovforslagets § 3, stk. 1, at loven træder i kraft den 1. januar 2026.

Det foreslås i lovforslagets § 3, stk. 2, at Banedanmark forbliver infrastrukturforvalter på S-banen, indtil Trafiksty-

relsen har udstedt sikkerhedsgodkendelse til DSB som infrastrukturforvalter på S-banen, og Banedanmarks sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter på S-banen ikke længere er gældende, jf. jernbanelovens § 39 a, og Trafikstyrelsen har udstedt certifikat til Banedanmark, jf. jernbanelovens § 39 d, stk. 4, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 14.

Den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 2, er en overgangsbestemmelse, som vedrører S-bane. Hensigten med den foreslåede bestemmelse er at sikre en overgangsløsning for varettagelsen af infrastrukturforvalterskabet på S-banen i sagsbehandlingsperioden fra den 1. januar 2026 og frem til en sikkerhedsgodkendelse af DSB og certificering af Banedanmark.

Det foreslås i lovforslagets § 3, stk. 3, at regler udstedt i medfør af § 2, stk. 6, § 39 c, stk. 1, og § 65, stk. 2, i jernbaneloven, jf. lovebekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af regler udstedt i medfør af § 2, stk. 8, eller § 39 c, stk. 1, i jernbaneloven som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1 og 13.

Den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 3, har til hensigt at gøre det klart, at allerede udstedte bekendtgørelser i medfør af bemyndigelsesbestemmelserne i den gældende § 2, stk. 6, § 39 c, stk. 1, og § 65, stk. 2, i jernbaneloven fortsat vil have gyldighed, indtil nye bekendtgørelser ophæves eller afløses af i medfør af den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse § 2, stk. 8, i jernbaneloven som affattet ved denne lovs § 1, nr. 1 og 13.

Det er hensigten, at allerede tildelte dispensationer og støjgrænser fra kommunerne på igangværende projekter m.v. vil blive ophævet, og fremadrettet vil arbejderne være omfattet af forslagets bestemmelser om støj i jernbanelovens §§ 37 c - f, jf. lovforslagets § 1, nr. 10, medmindre andet er bestemt ved lov.

Det bemærkes, at i verserende klagesager om lovligheden af afgørelser, herunder forbud eller påbud meddelt af kommuner, vil Miljø- og Fødevareklagenævnet efter omstændighederne kunne færdigbehandle efter de gældende regler. Sådanne afgørelser får imidlertid ikke fremadrettet virkning for gennemførelse af infrastrukturarbejder med de foreslåede regler.

Ændringsloven vil ikke gælde for Færøerne og Grønland, da hverken jernbaneloven eller lov om DSB gælder for Færøerne og Grønland og heller ikke kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland.

Bilag 1

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget
§ 1

§ 2. Loven gælder for jernbaner, herunder bybaner, jf. dog stk. 2-6.

Stk. 2. For veteranbaner gælder alene kapitel 8.

Stk. 3. Bybaner er ikke omfattet af §§ 4-8, § 9, stk. 2, §§ 10, 17 og 18, § 20, stk. 1, 2. pkt., § 21, § 53, stk. 3, og §§ 58-60 c. § 8 finder dog anvendelse for jernbanevirksomheder, der forestår transport i byer og forstæder samt regional transport på lokale og regionale særskilte banenet til befordring på jernbaneinfrastrukturer eller på net, der kun er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder, hvis en sådan jernbanevirksomhed står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransportydelse end transport i byer og forstæder samt regional transport. 2. pkt. gælder dog kun, for så vidt angår forbindelserne mellem jernbanevirksomheden og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den.

Stk. 4. Ud over de bestemmelser, der er angivet i stk. 3, er metro og letbaner ikke omfattet af §§ 20, 22 og 66-68.

Stk. 5. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.

Stk. 6. Transportministeren kan fastsætte regler om, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, der udfører transport på sådanne infrastrukturer, herunder privatbaner, delvis kan undtages bestemmelser i loven.

§ 3. I denne lov forstås ved:

1-3) ---

4) Bybane: Metro, letbaner og S-baner, som udfører transport i byer og forstæder.

I jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023, som ændret ved § 4 i lov nr. 499 af 20. maj 2025, § 12 i lov nr. 560 af 27. maj 2025 og § 4 i lov nr. 753 af 20. juni 2025, foretages følgende ændringer:

1. § 2 affattes således:

»§ 2. Loven gælder for jernbaner, jf. dog stk. 2-9.

Stk. 2. Veteranbaner er alene omfattet af kapitel 8.

Stk. 3. Bybaneoperatører er ikke omfattet af §§ 4-8, § 53, stk. 3, §§ 58, 60, 60 b, 60 c og 65-68. § 8 finder dog anvendelse for forbindelserne mellem en bybaneoperatør og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den, hvis bybaneoperatøren står under direkte eller indirekte kontrol af en virksomhed eller en anden enhed, der udfører eller integrerer andre jernbanetransportydelse end transport i byer og forstæder samt regional transport. Bybaneoperatører, som udelukkende forestår transport i byer og forstæder, er ikke omfattet af de bestemmelser, som er angivet i 1. pkt., og derudover ikke omfattet af § 9, stk. 2.

Stk. 4. Bybanenet er ikke omfattet af §§ 4-7, 10, 17, 18, 20, 21, § 53, stk. 3, §§ 59-60 c og 65-68.

Stk. 5. S-banen er ikke omfattet af de bestemmelser, som er angivet i stk. 3 og 4, og derudover ikke §§ 15 og 19, § 23, stk. 2, §§ 39 b, 40, 54-54 a, 62 og 76-77.

Stk. 6. Metro og letbaner er ikke omfattet af de bestemmelser, som er angivet i stk. 3 og 4, og derudover ikke omfattet af § 22.

Stk. 7. Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af en ejer eller operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.

Stk. 8. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, der udfører transport på sådanne infrastrukturer, herunder privatbaner, kan undtages bestemmelser i loven.

Stk. 9. Lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og jernbanevirksomheder, der i medfør af regler fastsat efter stk. 8 undtages jernbanelovens §§ 58-60 c, er omfattet af kapitel 7 og de øvrige regler i loven samt regler udstedt i medfør heraf, der finder anvendelse for bybanenet og bybaneoperatører, dog bortset fra de bestemmelser, der fremgår af stk. 3 og 4. Disse net og jernbanevirksomheder benævnes lokalbanenet og lokalbaneoperatører.«

2. § 3, stk. 1, nr. 4, affattes således:

§ 3. I denne lov forstås ved:

1-4) ---

5-8) ---

§ 13. Jernbanevirksomheder skal udarbejde forretningsbetingelser om virksomhedernes regler vedrørende befordring, herunder erstatningsansvar over for passagerer ved skader på bagage. Forretningsbetingelserne skal endvidere gengive reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser og reglerne om erstatning i forbindelse med national godstransport. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Trafikstyrelsen.

Stk. 2. Jernbanevirksomheders forretningsbetingelser skal være offentligt tilgængelige.

§ 16. Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur.

Stk. 2-6. ---

§ 22. Lov om elforsyning finder ikke anvendelse på Banedanmarks elforsyningsaktiviteter.

Stk. 2. Banedanmark forsyner jernbanevirksomhederne med kørestrøm. Transportministeren fastsætter nærmere regler herfor.

§ 30. Transportministeren kan til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, iværksætte eller, for så vidt angår ikkestatslige anlæg, tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i stk. 2.

Stk. 2. ---

Stk. 3. Transportministeren kan ved ekspropriation efter stk. 1 pålægge ejendomme servitutter, herunder om eldrift, med heraf følgende rådighedsindskrænkninger.

Stk. 4-5. ---

»4) Bybanenet: Net for metro, letbaner og S-banen, som er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder.«

3. I § 3, *stk. 1*, indsættes efter nr. 4 som nyt nummer:

»5) Bybaneoperatør: En jernbanevirksomhed, som forestår jernbanepassagertransport på et bybanenet.«

Nr. 5-8 bliver herefter nr. 6-9.

4. § 13 affattes således:

»§ 13. Jernbanevirksomheder skal udarbejde forretningsbetingelser om virksomhedernes regler vedrørende den type befordring, de udfører. Forretningsbetingelserne skal være offentligt tilgængelige.

Stk. 2. Forretningsbetingelserne for jernbanevirksomheder, der befordrer passagerer, skal indeholde regler om erstatningsansvar over for passagerer ved skader på bagage og gengive reglerne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser.

Stk. 3. Forretningsbetingelserne for jernbanevirksomheder, der befordrer gods, skal gengive reglerne om erstatning i forbindelse med national godstransport.

Stk. 4. Forretningsbetingelserne skal anmeldes til Trafikstyrelsen.«

5. I § 16, *stk. 1*, indsættes efter »jernbaneinfrastruktur«: », jf. dog kapitel 7 a«

6. I § 22, *stk. 1*, ændres »Banedanmarks« til: »statslige infrastrukturforvalteres«.

7. I § 22, *stk. 2, 1. pkt.*, ændres »Banedanmark« til: »Infrastrukturforvaltere«.

8. § 30, *stk. 1*, affattes således:

»Transportministeren kan til statslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, iværksætte ekspropriation til de formål, der er nævnt i stk. 2. Transportministeren kan for så vidt angår ikkestatslige anlæg, når det er nødvendigt af hensyn til almenvellet, tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i stk. 2.«

9. I § 30, *stk. 3*, ændres »Transportministeren« til: »Der«, og »pålægge« ændres til: »pålægges«.

10. Efter § 37 b før overskriften før § 38 indsættes:

»§ 37 c. Transportministeren kan udpege arbejdspladser og faste arbejdsbaser knyttet til statens jernbaneinfrastruktur, bybaner og privatbaner, hvor regler vedrørende støj i lov om

miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør af lov om miljøbeskyttelse ikke skal finde anvendelse.

Stk. 2. På arbejdspladser og faste arbejdsbaser udpeget efter stk. 1 gælder ingen øvre støjgrænser i dagperioden kl. 07.00-18.00 og i aftenperioden kl. 18.00-23.00. For natperioden kl. 23.00-07.00 må støjen, målt som det beregnede maksimale støjniveau, som en bolig og arealer til anden støjfølsom anvendelse udsættes for ved den mest støjbelastede bygningsfacade, ikke overstige 70 dB.

Stk. 3. Transportministeren kan til en konkret arbejdsplads eller fast arbejdsbase udpeget efter stk. 1 give dispensation fra støjgrænsen for natperioden, jf. stk. 2, af hensyn til væsentlige trafikale, anlægstekniske, sikkerhedsmæssige forhold, eller hvis det er strengt nødvendigt af hensyn til et jernbaneinfrastrukturprojekts fremdrift eller økonomi.

Stk. 4. Infrastrukturforvalteren skal efter dialog med den pågældende kommune så vidt muligt begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser udpeget efter stk. 1.

§ 37 d. Transportministeren kan udpege større jernbaneinfrastrukturarbejder, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastruktur, bybaner og privatbaners funktionalitet, hvor regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør af lov om miljøbeskyttelse ikke skal finde anvendelse.

Stk. 2. For større jernbaneinfrastrukturarbejder udpeget efter stk. 1 gælder ingen øvre støjgrænse.

Stk. 3. Infrastrukturforvalteren skal efter dialog om tilrettelægningen med den pågældende kommune så vidt muligt begrænse støjen fra større jernbaneinfrastrukturarbejder udpeget efter stk. 1.

§ 37 e. Regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør af lov om miljøbeskyttelse finder ikke anvendelse på infrastrukturforvalterens udførelse af planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastrukturs, bybaners og privatbaners funktionalitet.

Stk. 2. For infrastrukturarbejder, jf. stk. 1, gælder ingen øvre støjgrænse, hvis infrastrukturarbejdet kan holdes inden for 7 sammenhængende døgn på samme lokation. Overskrides denne periode gælder de støjgrænser, der følger af lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf, jf. dog stk. 3.

Stk. 3. Transportministeren kan til planlagte eller akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter forlænge perioden uden øvre støjgrænse, jf. stk. 2, af hensyn til væsentlige trafikale, anlægstekniske, sikkerhedsmæssige forhold, eller hvis det er strengt nødvendigt af hensyn til jernbaneinfrastrukturprojektets fremdrift og økonomi.

Stk. 4. Infrastrukturforvalteren skal så vidt muligt begrænse støjen fra planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter efter stk. 1.

Kapitel 7

Bybaner

§ 39. Jernbanevirksomheder, som driver virksomhed på en bybane, skal have et sikkerhedscertifikat, der udstedes af Trafikstyrelsen.

Stk. 2. ---

§ 39 a. Infrastrukturforvaltere, som forvalter infrastruktur på en bybane skal have en sikkerhedsgodkendelse, der udstedes af Trafikstyrelsen.

Stk. 2. ---

§ 39 b. Det kræver godkendelse fra Trafikstyrelsen at tage jernbaneinfrastruktur eller køretøjer i brug på en bybane.

Stk. 2-3. --

§ 39 c. Transportministeren fastsætter særlige regler om bybaner, herunder beløbsstørrelser for ansvarsforsikring, indberetning af ulykker og hændelser m.v., kørestrøm, drifts- og trafikstyringsregler, tekniske krav og helbreds- og kompetencekrav for bybaneførere.

Stk. 2. ---

§ 70. Trafikstyrelsen fører tilsyn med, at indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59, overholder betingelserne herfor.

§ 37 f. Der gælder uanset reglerne vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ingen øvre støjgrænse i forbindelse med opladning af batteritog ved ladeinfrastruktur samt i forbindelse med rangering, opstilling, opvarmning, nedkøling og service af jernbanekøretøjer.«

11. *Overskriften* til kapitel 7 affattes således:

»Kapitel 7

Bybanenet og bybaneoperatører«.

12. I § 39, stk. 1, § 39 a, stk. 1, og § 39 b, stk. 1, ændres »en bybane« til: »et bybanenet«.

13. I § 39 c, stk. 1, ændres »bybaner« til: »bybanenet og bybaneoperatører«.

14. Efter kapitel 7 indsættes:

»Kapitel 7 a

S-banen

§ 39 d. DSB forvalter jernbaneinfrastrukturen på S-banen.

Stk. 2. Kapitel 6 a finder tilsvarende anvendelse for DSB på S-banen.

Stk. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om DSB's adgang til at overdrage opgaver vedrørende jernbaneinfrastrukturen på S-banen til Banedanmark, herunder i forhold til det tekniske drifts- og systemansvar, jf. dog § 57, stk. 1.

Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte regler om certificering af Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen, jf. stk. 3, herunder regler om ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse.«

15. I § 70, stk. 1, og § 73, stk. 1, ændres »eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,« til: »en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, eller et certifikat, jf. § 39 d, stk. 4,«.

Stk. 2-3. ---

§ 72. Opfylder indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, ikke vilkår og betingelser fastsat heri, kan Trafikstyrelsen udstede påbud om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde disse vilkår og betingelser. Det samme gælder for indehavere af en godkendelse eller en køretøjsomsætningsstilladelse, jf. §§ 39 b, 60 og 60 a.

§ 73. Trafikstyrelsen kan udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59, om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der er nødvendige for at udbedre de forhold, der er konstateret ved et tilsyn efter § 70, stk. 2.

Stk. 2. ---

§ 74. Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Trafikstyrelsen udstede påbud til indehaveren af et sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3, og § 39, et EU-sikkerhedscertifikat, jf. § 11, stk. 3 og § 58, eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59, om, at denne straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de foranstaltninger, der efter Trafikstyrelsens vurdering er nødvendige for at udbedre disse forhold. I påbuddet kan det fastsættes, at driften skal indstilles eller begrænses, indtil påbuddet er efterkommet.

Stk. 2-3. ---

§ 109. For udførelse af tilsyn, herunder med EU-sikkerhedscertifikater, sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser m.v., jf. § 70, betaler jernbanevirksomheder, virksomheder, der er certificerede efter § 11, og infrastrukturforvaltere, herunder bybaner, en afgift som fastsat i stk. 2-7.

Stk. 2-3. ---

Stk. 4. Virksomheder, som udfører transport på bybaner, betaler et årligt grundbeløb på 65.000 kr. pr. sikkerhedscertifikat og en årlig aktivitetsafgift på 0,0500 kr. pr. kørt togkilometer. Forvaltere af bybaner betaler et årligt grundbeløb på 65.000 kr. pr. sikkerhedsgodkendelse og en årlig aktivitetsafgift på 0,0500 kr. pr. kørt togkilometer på den pågældende infrastruktur.

Stk. 5-8. ---

§ 110 a. Transportministeren kan fastsætte regler om betaling af gebyr for Banedanmarks beredskabsydelser, kurser og uddannelser og om betaling for opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter, herunder regler om opkrævning, rentetilskrivning efter renteloven, rykkerskrivelser m.v.

§ 11. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. Bybaner samt privatbaner, der ikke kører på jernbaneinfrastruktur på det transeuropæiske transportnet (TEN-T-nettet), er ikke omfattet af stk. 2.

Stk. 4-8. ---

§ 112. ---

16. I § 72, 1. pkt., ændres »eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59,« til: »en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, eller et certifikat, jf. § 39 d, stk. 4,«

17. I § 74, stk. 1, 1. pkt., ændres »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,« til: »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59,«.

18. I § 109, stk. 1, indsættes efter »certificerede efter § 11«: »og § 39 d, stk. 4«, og »bybaner« ændres til: »forvaltere af bybanenet og bybaneoperatører«.

19. I § 109, stk. 4, 1. og 2. pkt., ændres »bybaner« til: »bybanenet«, og efter 2. pkt. indsættes som nyt punktum: »For certificering af Banedanmark efter § 39 d, stk. 4, betaler Banedanmark et årligt grundbeløb på 65.000 kr.«.

20. I § 110 a ændres »Banedanmarks« til: »infrastrukturforvalteres«.

21. I § 111, stk. 3, ændres »Bybaner« til: »Bybaneoperatører«.

Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige andre statslige myndigheder til at udøve de beføjelser, som Trafikstyrelsen, Banedanmark eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane er tillagt efter denne lov.

Stk. 3. ---

§ 113. ---

Stk. 2. Stk. 1 gælder tilsvarende, hvor transportministeren har bemyndiget andre statslige myndigheder til at udøve Trafikstyrelsens, Banedanmarks eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes beføjelser efter loven, jf. § 112, stk. 2.

Stk. 3-4. ---

§ 2. ---

Stk. 2. ---

Stk. 3. DSB kan oprette datterselskaber, erhverve ejendele i andre virksomheder samt indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed, jf. stk. 1.

Stk. 4. DSB kan udføre jernbanetrafik i udlandet i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed, jf. stk. 1.

Stk. 5 og 6. ---

22. I § 112, stk. 2, ændres »eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane« til: », Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane eller DSB«.

23. I § 112 indsættes som *stk. 4*:

»*Stk. 4.* Transportministeren kan bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov på S-banen.«

24. I § 113, stk. 2, ændres »eller Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes« til: », Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes eller DSB's«.

§ 2

I lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 1313 af 26. november 2024, foretages følgende ændringer:

1. § 2, stk. 3 og 4, ophæves, og i stedet indsættes:

»*Stk. 3.* DSB kan udføre jernbanetrafik i udlandet i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed, jf. stk. 1

Stk. 4. DSB forvalter jernbaneinfrastrukturen på S-banen.

Stk. 5. DSB kan oprette datterselskaber, erhverve ejendele i andre virksomheder samt indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed efter stk. 1 og 4.«

Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 6 og 7.

2. Efter kapitel 4 indsættes:

»Kapitel 4 a

Ekspropriation

§ 18. Transportministeren kan for DSB ved ekspropriation erhverve ret over fast ejendom, herunder i form af rettigheder og servitutter, der er nødvendige for anlæg, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur og dertil knyttede projekter på S-banen, herunder værksteds- og klargøringsfaciliteter. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Ved erstatningsfastsættelsen gælder reglerne i § 103 i lov om offentlige veje m.v. DSB afholder alle omkostninger til ekspropriationer.

Stk. 2. Transportministeren kan bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser efter stk. 1.«

§ 19. Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for sager om de ansatte i DSB og for den jernbanevirksomhed, der udøves af DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik. De i 1. pkt. nævnte love gælder ikke for den øvrige virksomhed, der udøves af DSB.

Stk. 2. Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for den jernbanevirksomhed, der udøves af datterselskaber under DSB som led i udførelsen af forhandlet trafik.

3. I § 19, *stk. 1, 1. pkt.*, indsættes efter »som led i udførelsen af forhandlet trafik«: », samt DSB's varetagelse af rollen som forvalter af jernbaneinfrastruktur på S-banen«

4. I § 19, *stk. 2*, indsættes som *2. pkt.*:

»Lovene nævnt i 1. pkt. gælder også, hvis DSB's varetagelse af rollen som forvalter af jernbaneinfrastruktur på S-banen udøves af et datterselskab under DSB.«