

Udkast

Forslag

til

Lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
(Fremtidens S-bane, støj fra infrastrukturarbejder, ekspropriation m.v.)

§ 1

I jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023, foretages følgende ændringer:

1. § 2 affattes således:

»§ 2. Loven gælder for jernbaner, jf. dog stk. 2-8.

Stk. 2. For veteranbaner gælder alene kapitel 8.

Stk. 3. Bybaneoperatører er ikke omfattet af §§ 4-8, § 53, stk. 3, § 58, §§ 60, 60 b og 60 c og §§ 66-68. § 8 finder dog 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. 2. pkt. gælder dog kun for så vidt angår forbindelserne mellem bybaneoperatøren og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den. Bybaneoperatører, som udelukkende forestår transport i byer og forstæder, er endvidere ikke omfattet af § 9, stk. 2.

Stk. 4. Bybanenet er ikke omfattet af §§ 4-7, §§ 10, 17 og 18, §§ 20-21, § 53, stk. 3, §§ 59-60 c og §§ 66-68.

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

Stk. 6. Ud over de bestemmelser, der er angivet i stk. 3 og 4, er metro og letbaner ikke omfattet af § 22.

Stk. 7. 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. 8. 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.

Stk. 9. Lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, der i medfør af stk. 8 undtages jernbanelovens §§ 58-60 c, er omfattet af de særlige regler i kapitel 7 samt de øvrige regler i loven, der finder anvendelse for bybanenet og bybaneoperatører, dog bortset fra § 2, stk. 3 og 4.«

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

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

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

»4a) Bybaneoperatører: En jernbanevirksomhed, som forestår jernbanepassagertransport på et bybanenet.«

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, erstattes »Banedanmarks« med: »statslige infrastrukturforvalteres«.

7. I § 22, stk. 2, 1. pkt., erstattes »Banedanmark« med: »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:

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

Stk. 2. For de udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser, jf. 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 udsættes for ved bopælens mest støjbelastede bygningsfacade, ikke overstige 70 dB.

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

Stk. 4. Infrastrukturforvalteren skal så vidt muligt søge at begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser.

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

Stk. 2. For de udpegede infrastrukturarbejder, jf. stk. 1. gælder ingen øvre støjgrænse.

Stk. 3. Infrastrukturforvalteren skal så vidt muligt søge at begrænse støjen fra infrastrukturarbejder.

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

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

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

Stk. 4. Infrastrukturforvalteren skal så vidt muligt søge at begrænse støjen fra planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter.

§ 37 f. Der gælder ingen øvre støjgrænse i forbindelse med opladning af batteritog ved ladeinfrastruktur samt i forbindelse med rangering, opstilling, opvarmning, nedkøling og service af tog.«

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. 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. 3. Transportministeren kan fastsætte regler om certificering af Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen, jf. stk. 2, herunder regler om certificering, ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse.

Stk. 4. Regler i lovens kapitel 6 a om miljøkonsekvensvurderinger af statslige jernbaneanlæg finder tilsvarende anvendelse for DSB på S-banen.«

15. I § 70, stk. 1, ændres »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,« til: »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, eller et certifikat, jf. § 39 d, stk. 3,«.

16. I § 72 ændres »eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59,« til: »en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, eller et certifikat, jf. § 39 d, stk. 3,«

17. I § 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. 3,«.

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

19. I § 109, stk. 1, indsættes efter »certificerede efter § 11«: »og § 39 d, stk. 3«, og »bybaner« ændres til: »forvaltere af bybanenet og bybaneoperatører«. I § 109, stk. 4, 1. og 2. pkt., ændres »bybaner« til: »bybanenet«.
20. I § 110 a erstattes »Banedanmarks« med: »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 ændring:

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 kan forvalte jernbaneinfrastruktur på S-banen.
Stk. 5. DSB kan oprette datterselskaber, erhverve ejerandele i andre virksomheder samt indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udøvelsen af sin virksomhed, jf. stk. 1 og 4.«
Stk. 5 og 6 bliver herefter stk. 6 og 7.

2. Efter § 18 indsættes:

»Kapitel 4 a

Ekspropriation

§ 18 a. Transportministeren bemyndiges til for DSB ved ekspropriation at 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 jernbaneinfrastruktur på S-banen«

4. I § 19, stk. 2, indsættes efter 1. pkt. som nyt punktum:

»Tilsvarende gælder, hvis DSB's varetagelse af rollen som forvalter af jernbaneinfrastruktur på S-banen, udøves af et datterselskab.«

§ 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, jf. jernbanelovens § 39 a, og udstedt certifikat til Banedanmark, jf. jernbanelovens § 39 d, stk. 3, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 14.

Stk. 3. Regler fastsat i medfør af § xxx i jernbaneloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1091 af 11. august 2023, forbliver i kraft, indtil de ophæves eller afløses af forskrifter udstedt i medfør af § xxx i jernbaneloven som affattet ved denne lovs § 1, nr. xxx.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Lovforslaget indeholder fire hovedelementer. For det første ændres loven 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 i højere grad får mulighed for at gennemføre den nødvendige fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen ved fastsættelse af særskilte støjregler for aktiviteter på statens jernbane ved, at der på visse områder fraviges fra Lov om miljøbeskyttelse. For det fjerde indsættes en bestemmelse, 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 DSB-loven i henhold til ovenstående formål.

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 begyndende i 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 kan man få mere togbetjening for de samme penge. Derudover giver udskiftningen af materiellet en række yderligere fordele for passagererne i forhold til blandt

andet større passagerfokus, større fleksibilitet og forbedret punktlighed. Tilsammen bidrager disse forhold 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 skal med afsæt heri sikre en samlet optimering af økonomi og passagerservice samt udvikling af S-banen. Derved skabes med etableringen af en fuldautomatiseret S-bane et integreret system, som giver større afhængighed mellem togdrift og infrastruktur end ved konventionel drift. Denne større afhængighed mellem togdrift og infrastruktur skal således 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.

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 indebærer, 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.

Regelforenkling på jernbanen – privatbaner og S-banen

Den danske jernbane består af den statslige jernbane og privatbanerne, som er ejet af regionerne. 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 regionaltogstrafikken er ca. 275 til 500 pct. dyrere pr. personkilometer end fjerntogstrafikken. 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 af 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 forslag som forenkler og afbureaukratiserer 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 forslås 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.

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.

Arbejder på jernbanen er som følge af jernbanens forskellige elementer – skinner, stenskærver, sveller etc. 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 midlertidig indhegning eller spor, i og med, at etablering af nye jernbanestrækninger er omfattende og komplicerede.

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 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 af det samlede transportsystem – navnlig i forhold til ind- og udpendling i byerne. Infrastrukturarbejderne søges 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.

Infrastrukturforvaltere af statens jernbanenet, Banedanmark og med dette lovforslag DSB for S-banen, kan derfor 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 gældende 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 understøtter en effektiv fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen. Derfor foreslås det med lovforslaget, at der fastsættes særskilte støjregler for infrastrukturaktiviteter på jernbanen.

Jernbanevirksomhederne har - ligesom infrastrukturforvaltere - ligeledes 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 særligt høj i natteperioden og tog rangeres til/fra værkstederne, sættes i drift og tages ud af drift. Disse aktiviteter reguleres med den nuværende lovgivning af de enkelte kommuner.

Det foreslås med lovforslaget, at der fastsættes særskilte støjregler for jernbanevirksomhedernes nødvendige driftsaktiviteter i forbindelse med opladning af batteritog, opstilling, rangering, opvarmning, nedkøling og service af tog.

Forslaget skal træde i kraft 1. januar 2026.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Fremtidens S-bane

2.1.1. Gældende ret

2.1.1.1. 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 om sikkerhedsgodkendelse, EU-sikkerhedscertifikat og sikkerhedscertifikat på jernbaneområdet.

Dette gælder både for forvaltere af infrastruktur omfattet af direktiv 2016/798/EU om jernbanesikkerhed, 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 jernbaneområdet, 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 jernbaneområdet. Jernbaneloven og regler i medfør heraf implementerer f.eks. direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde med senere ændringer (herefter markedsåbningsdirektivet), direktiv 2016/797 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union med senere ændringer (herefter interoperabilitetsdirektivet) og direktiv 2016/798 om jernbanesikkerhed med senere ændringer (herefter sikkerhedsdirektivet).

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 EU-lignende regler 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, jf. stk.

1, regning. 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.

2.1.1.2. Ekspropriation

Lovbekendtgørelse nr. 1313 af 26/11/2024, jf. lovbekendtgørelse nr. 574 af 7. maj 2019, med de ændringer, der følger af § 2 i lov nr. 756 af 13. juni 2023 ("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 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 ikke statslige anlægsmyndigheder. I praksis vil ekspropriation til statslige anlæg i henhold til stk. 1 iværksettes 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 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.

2.1.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.1.2.1. 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 bl.a., 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 indebærer desuden, at der sker en overdragelse af ejerskab af S-banens 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.

Ændringerne skal sikre, at Trafikstyrelsen kan fastsætte særlige regler om godkendelse og certificering af DSB, som muliggør, at DSB fremover bliver både infrastrukturforvalter og operatør på S-banen med det ansvar og de opgaver, som følger med.

Med lovforslaget bemyndiges transportministeren til at udstede regler om overdragelse af opgaver og godkendelse af parterne med henblik på at grundlag for, at der kan foretages de ændringer i den nuværende regulering, som muliggør, at DSB fremover kan blive både infrastrukturforvalter og operatør på S-banen med det ansvar og de opgaver, som følger med. De regler, som udstedes, skal 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 kan føre tilsyn med.

Transportministeren vil med lovforslaget blive bemyndiget til at 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.

Grundlaget herfor er Trafikstyrelsens certificering af Banedanmark. Trafikstyrelsen fører tilsyn med Banedanmarks overholdelse af certificeringsgrundlaget. Omfanget og den nærmere specifikation af de opgaver, der varetages af Banedanmark på DSB's vegne, fastsættes 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 fremgår, at DSB forvalter jernbaneinfrastrukturen på S-banen, og at transportministeren kan fastsætte regler om DSB's adgang til at overdrage opgaver til Banedanmark samt fastsætte regler om Trafikstyrelsens certificering af Banedanmark som grundlag for Banedanmarks varetagelse af opgaverne. Hensigten er, at Trafikstyrelsen forbliver sikkerhedsmyndighed på S-banen for DSB, og at der indføres et nyt certificeringsgrundlag til brug for certificeringen af Banedanmark. Trafikstyrelsen får dermed 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.

Teknisk drift- og systemansvar betegner Banedanmarks ansvar for, at den del af jernbaneinfrastrukturen, hvor Banedanmark har fået overdraget opgaver, til enhver tid vedligeholdes og fornyes i en stand, der sikrer at infrastrukturen, er sikker til drift. Det tekniske driftsansvar omfatter 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 indebærer ansvaret for, at de tekniske regler er dækkende. Systemansvaret indebærer også retten til at dispensere fra reglerne. Banedanmark skal udføre opgaverne inden for rammerne af et ledelsessystem, som er certificeret af Trafikstyrelsen. Det overordnede ansvar for jernbanesystemets samlede drift og sikkerhed er placeret hos infrastrukturforvalteren, DSB.

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

DSB varetager sit ansvar ved at iagttage, at de aftalte leverancer leveres, jf. afsnittet om certificering og tilsyn. DSB kan 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 indbefatter med hensyn til certificering og tilsyn, at DSB får en sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter på S-banen efter regler i en bekendtgørelse. For Banedanmark etableres et kravgrundlag i en bekendtgørelse, der danner rammerne for certificeringen af Banedanmark.

Trafikstyrelsen fører tilsyn med, om DSB lever op til kravene som infrastrukturforvalter på S-banen. DSB skal som infrastrukturforvalter, og som en del af deres sikkerhedsledelsessystem, have procedurer, der sikrer, at de får den nødvendige information fra Banedanmark til at varetage en sikker togdrift. DSB kan i den forbindelse lægge til grund, at den del af infrastrukturen, der ligger under Banedanmarks ansvar (dækket af certificeringen fra Trafikstyrelsen), lever op til gældende regler og normer, og dermed er sikker at køre på henset til Banedanmarks konkrete rapportering til DSB. DSB skal således ikke føre tilsyn med infrastrukturens tilstand. Trafikstyrelsen fører 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 skal som en del af deres sikkerhedsledelsessystem have processer for samarbejdet med BDK, så DSB til brug for en sikker drift sørger for at få leveret den nødvendige information om den konventionelle infrastrukturens tilstand fra Banedanmark. DSB har ikke ansvar for rigtigheden af informationerne fra Banedanmark.

Den årlige indberetning af hændelser på S-banen foreslås som udgangspunkt foretaget af DSB som jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter.

2.1.2.2. Certificering af Banedanmark

Med lovforslagets § 1, nr. 11, bemyndiges transportministeren til at fastsætte regler om certificering af Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen. Det er hensigten, at Trafikstyrelsen skal udstede certificeringen til Banedanmark.

Certificeringen af Banedanmark skal sikre, at Banedanmark har de nødvendige kompetencer og ledelsessystemer på plads, til at Banedanmark kan varetage de opgaver på S-banen, som overdrages til Banedanmark, i medfør af § 39 d, stk. 2, og vil være en forudsætning for at Banedanmark må varetage de overtagne opgaver. Det skønnes hensigtsmæssigt med en ny certificeringsordning, da DSB overtager Banedanmarks infrastrukturforvalterskab af S-banen, mens Banedanmark fortsat skal varetage visse opgaver på S-banen.

2.1.2.3. Påbud

Lovforslaget understøtter, at DSB skal være jernbanevirksomhed og infrastrukturforvalter på S-banen, og DSB skal have det overordnede jernbanesikkerhedsmæssige ansvar for S-banen. Derudover oprettes der en ny certificeringsordning, hvor Trafikstyrelsen skal certificere Banedanmark til at varetage opgaver vedrørende fornyelse og vedligeholdelse på den konventionelle infrastruktur af S-banen, samt føre tilsyn med Banedanmark. Banedanmark bliver dermed leverandør til DSB, men med egen selvstændig certificering. Trafikstyrelsen vil således være 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 jernbanelovens § 39 d, stk. 3, i jernbanelovens § 72, 1. pkt., og § 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 foretaget 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 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 har 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 uforsvarlige. Hvis DSB herefter ikke efterkommer påbuddet eller forbuddet, vil DSB kunne straffes for tilsidesættelse af påbud eller forbud, jf. jernbanelovens § 116, stk. 3.

2.1.2.4. Ekspropriation

Som led i, at DSB skal være infrastrukturforvalter på S-banen foreslås det, at der indsættes en § 18 a i lov om DSB, hvorefter transportministeren bemyndiges 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 også til realisering af Fremtidens S-bane. Ekspropriation sker efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. 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 klargøringsfaciliteter.

Ekspropriation vil efter forslaget skulle ske efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven). Det indebærer, 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, og hvorledes ekspropriation kan gennemføres og i givet fald fastsætte erstatning derfor. Dette vil 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.

Det foreslås, at Transportministeren kan bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser til at ekspropriere.

Herudover tilrettes jernbanelovens § 30, stk. 1 og 3 med enkelte tekniske ændringer.

2.2. Regelforenkling på jernbanen – privatbaner og S-banen

2.2.1. Gældende ret

Jernbaneloven udgør en rammelovgivning, som blandt andet implementerer en række EU-direktiver på jernbaneområdet. Jernbaneloven og regler udstedt i medfør heraf implementerer for eksempel direktiv 2012/34 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde med senere ændringer, direktiv 2016/797 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union med senere ændringer og direktiv 2016/798 om jernbanesikkerhed 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 tilstrækkelig 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 lovændringen i 2015]. Begrebet bybane relaterer sig til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, 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 netredegørelse, § 20, stk. 1, 2. pkt., om præstationsordning, § 21 om infrastrukturafgifter, § 53, stk. 3, om erstatningsansvar for gods samt §§ 58-60 c om EU-sikkerhedscertifikater, 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 uddannelseskrav. 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 [lovændring 2019] 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 om godkendelse af køretøjer på jernbaneområdet. I forbindelse med godkendelse af køretøjer på S-banen, skal en assessor inddrages. S-togskørertøjer 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.

Kapitlet 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 lempeligere krav til at opnå sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelse, 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 tidligere implementering været hensigten at minimumsimplementere 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 § 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 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 §§ 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 §§ 58-60 c. I forbindelse med implementeringen af det omarbejdede jernbanesikkerhedsdirektiv og det omarbejdede interoperabilitetsdirektiv [2019], som blandt andet fastslog, at bybaner ikke længere skulle være omfattet af de pågældende direktiver, blev der i stedet indsat et særskilt kapitel for bybaner i jernbanelovens kapitel 7. Bestemmelserne i kapitlet 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.

2.2.2. 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 de 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 fremtidens S-bane. Med etableringen af en fuldautomatiseret S-bane skabes der et integreret system, som giver større afhængighed mellem drift og infrastruktur, og hvor begge funktioner samles til varetagelse af DSB. Rollen som henholdsvis infrastrukturforvalter og jernbaneoperatør forudsættes således ikke fremover at skulle varetages af to af hinanden uafhængige parter, og bestemmelser i loven, som forudsætter en sådan ansvarsfordeling, skal således ikke fremover finde anvendelse på S-banen. Det drejer sig bl.a. om §§ 15 og 19 om infrastrukturforvalterens krav til færdsel og § 23, stk. 2 infrastrukturforvalteren mulighed for at lade en anden virksomhed varetage trafikstyring.

Overgangen til en fuldautomatiseret drift 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 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 forslås det i lovforslagets § 1, nr. 1, at der indsættes et nyt stk. 5 i § 2 om lovens anvendelsesområde, som undtager S-banen fra krav om ibrugtagningstilladelser for køretøjer og infrastruktur.

Derudover foreslås det at undtage S-banen fra bestemmelser, som grundet organiseringen og ansvarsfordelingen for fremtidens S-banen, ikke længere vil skulle finde anvendelse. Det omfatter § 39 b, § 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 forslås det således at udvide undtagelserne for S-banen, således at 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 § 66-68 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 skal godkende nye tog eller ny infrastruktur, før de tages i brug. Forslaget vil medføre, at der ikke stilles specifikke krav til infrastruktur og køretøjer, og der skal ikke opnås ibrugtagningstilladelse til infrastruktur eller rullende materiel. Forslaget udspringer af en risikobaseret betragtning, hvor det overlades til virksomheden at håndtere risici og demonstrere via interne procedurer, at de krav virksomhederne selv opstiller, gør S-banen sikker.

I dag skal Banedanmark og DSB fremsende materiale, der kan dokumentere, at tog eller infrastruktur er sikker at ibrugtage, hvilket efter de gældende EU-regler og standarder 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 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.

Besparelsespotentialiet 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 kan opnås i gennemførelsen af især infrastrukturprojekter.

Trafikstyrelsen vil 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 at deregulere og afbureaukratisere forvaltningen af regler for lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer, herunder at etablere forudsætningerne for øget selvforvaltning på disse strækninger. Dereguleringen tager sigte på, at relevante strækninger undtages fra reglerne i §§ 58-60 c om sikkerhedscertifikater og -godkendelser samtidig med, at der opretholdes et højt sikkerhedsniveau for de strækninger som kan 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 ikke, at jernbaneloven indeholder en bemyndigelse, der gør det muligt at fastsætte enklere krav til at opnå sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelse m.v. for strækninger, som undtages. En undtagelse efter § 2, stk. 6, ville således for visse bestemmelser kunne risikere at indebære, at der ikke kan stilles de krav, som er nødvendige for at opretholde et højt sikkerhedsniveau.

Det forslås derfor at indsætte en bestemmelse i § 2, stk. 9, som fastsætter hvilke nationale regler, der skal finde anvendelse for de privatbaner, som undtages fra bestemmelser i lovens §§ 58-60 a, som gennemfører interoperabilitetsdirektivet og sikkerhedsdirektivet for så vidt angår certificering, sikkerhedsgodkendelse, køretøjsomsætningstilladelsen og typegodkendelsen samt infrastrukturgodkendelser. Med bestemmelsen vil jernbaneinfrastrukturen og virksomhederne blive omfattet af de regler, der gælder for bybanenet og bybaneoperatører, herunder reglerne i kapitel 7.

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, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed, forbliver omfattet af regler om sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser, køretøjs- og infrastrukturgodkendelser m.v., således at jernbanesikkerheden opretholdes på de strækninger, der undtages fra de europæiske regler om interoperabilitet og jernbanesikkerhed.

Forslaget har således til hensigt at skabe de juridiske rammer for, at der kan arbejdes med at forenkle driften og udviklingen af infrastrukturen og derigennem opnå billigere løsninger og effektiviseringer samtidig med, at sikkerheden og den grundlæggende funktionalitet bliver 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 omkostningstung 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.

2.3. Støj fra jernbaneaktiviteter

Den danske jernbane har eksisteret i mange år og langt hovedparten af strækningerne er anlagt gennem landet og byerne længe før, der kom boliger langs strækningerne.

Formålet med forslaget er at sikre, at infrastrukturforvaltere på statens net fortsat har mulighed for at løfte de nødvendige opgaver med løbende at forny og vedligeholde jernbanen, således 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 Banedanmark hidtidigt har udført, og den støj der ikke kan undgås i forbindelse hermed.

Det er afgørende for mobiliteten mellem, i og omkring de større byer, at vedligeholdelse og fornyelse af jernbanen kan ske samtidig med, at den daglige togdrift kan opretholdes. Dette forudsætter, at det er muligt at vedligeholde og forny jernbanen om aftenen og natten. Alternativet er, at togtrafikken i forbindelse med vedligeholdelse og fornyelsesaktiviteter skal lukkes om dagen, hvor passagererne skal bruge togene til eksempelvis at komme til og fra arbejde, fritidsaktiviteter mv.

Det foreslås derfor, at der skabes hjemmel i jernbaneloven, som gør det muligt for infrastrukturforvaltere på statens net, at udføre infrastrukturarbejder, herunder både anlægs-, vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder, uden at vilkår om støj forsinker arbejdet og umuliggør udnyttelsen af sporspærringer. 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 der så vidt muligt i forhold til støj tages hensyn til naboer til jernbanen. Reglerne

skal gælde for støj fra de ovennævnte typer af infrastrukturarbejder, herunder støj fra faste arbejdspladser, opstillingsspor, ladeinfrastruktur, påsætningsspor, depoter, lagre, adgangsveje, sidespor, afsætningspladser mv.

Forslaget giver desuden hjemmel til at fravige reglerne i miljøbeskyttelsesloven samt regler om støj fastsat i medfør heraf (herunder miljøaktivitetsbekendtgørelsen), 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.

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

Samtidig indebærer forslaget en afbureaukratisering.

2.3.1. Gældende ret

Banedanmark er i dag infrastrukturforvalter og driver statens jernbanenet. Banedanmark er en statslig styrelse med en landsdækkende fornyelses- og vedligeholdelsesstrategi baseret på at levere en tilgængelig jernbane. Banedanmark kan 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 sporspæringer langs/ved ofte tætbyggede områder. Det gør det svært for Banedanmark at overholde de skærpede gældende grænseværdier for beboelsesområder herunder natperioder på støjområdet.

Det følger af den gældende bestemmelse i § 42, stk. 1 i miljøbeskyttelsesloven (lovbekendtgørelse nr. 1093 af 11. oktober 2024 om miljøbeskyttelse), 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 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 forbi kørende tog samt kørsel til og fra depot og vendespor (strækningsstøj) 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 strækningsstøj, 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 forbi kørende tog. De vejledende grænseværdier er grundlaget for myndighedernes vurdering af støjforurening fra forbi kørende 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 nattetimerne 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, fækaliætømning, vand- og sandpåfyldning samt indvendig og udvendig rengøring. Derudover sker der nedkøling og opvarmning af tog. Depotterne 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.

2.3.2. 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 jernbane og bysamfund er støj noget, der på den ene side er en 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 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.

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 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 mv. 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 akutupståede fejl vanskeligere samt resultere i mindre 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 Banedanmark må støje i forbindelse med disse arbejder. Banedanmarks udgangspunkt for arbejderne er, at de mest hensigtsmæssigt gennemføres om natten, i weekender og i helligdag/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 manglende 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 forslaget. Kommunerne er her faste høringsparter. Den udførelse, der forudsættes med miljøkonsekvensvurderingen, udgør grundlaget for projektet og indmeldelsen af sporspærringer i overensstemmelse med EU-reglerne, ligesom vurderingen danner baggrund for en detaljering af projekterne.

EU-reglerne foreskriver, at sporspærringer skal fastlægges tre år før spærringerne, og spærringerne kan ikke justeres med kort varsel pga. eventuelle vilkår i en betinget tilladelse fra kommunen, kort før afviklingen af sporspærringen 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 spæringsmønster fastlægges, og det er i realiteten ikke en mulighed.

Det kan betyde store forsinkelser med flere ekstra sporspæringer 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 sporspæringer til de samme projekter. Sporspæringerne særligt i dagtimerne er endvidere til stor gene for passagererne.

Der vurderes således behov for at sikre en løsning, som giver Banedanmark - og med dette lovforslag også DSB for S-banen - mulighed for at løfte den samfundsvigtige 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.

Forslaget tilsigter at kodificere den type arbejde, som Banedanmark hidtidigt har udført samt sikre, at der ikke opstår en situation hvor det bliver nødvendigt, at flytte aktiviteter fra aften/nat til dag eller geografisk til en anden arbejdsbaser, som derefter har en negativ trafikal påvirkning i form af reduceret kapacitet og dermed reduceret togtrafik samt indebære meromkostninger for jernbanen.

Det foreslås derfor med lovforslaget, at der indsættes fire nye bestemmelser om støj i jernbaneloven (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 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 mv. vil blive ophævet, og fremadrettet vil arbejderne 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 tog mv. samt infrastrukturarbejder, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastrukturens funktionalitet.

Der tilvejebringes med forslaget ikke hjemmel til at yde kompensation for støjende jernbaneaktiviteter omfattet af §§ 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, skal fortsat foregå efter lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf. Dette med mindre det konkrete projekt reguleres særskilt ved en anlægslov eller projektet gennemføres i overensstemmelse med jernbanelovens eksisterende § 37 a, hvorefter at 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 mv. herunder blive gjort op med det uhensigtsmæssige i den tidsmæssige udfordring mellem kravene til dispensationsansøgningerne og EU-kravene om varsling af kanaler og sporspæringer. Kommunerne vil således 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 Banedanmark har behov for at støje mere end de gældende grænser og uden for de faste tidsrum.

Med forslaget foreslås ikke ændringer af lov om planlægning ("planloven"), hvilket blandt andet betyder, at kommunerne i en lokalplan fortsat kun må udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis lokalplanen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger mv. kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener, jf. planlovens § 15 a, stk. 1.

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

Det foreslås, at der for så vidt angår infrastrukturarbejder på fri strækning, på arbejdspladser og faste arbejdsbaser (herunder påsætningssteder) ikke skal gælde støjgrænser i dag- og aftentimer. For infrastrukturarbejder skal der om natten for de fri strækninger ikke gælde en øvre støjgrænse, hvis det støjende arbejde på den samme lokation kan holdes inden for syv dage i sammenhæng. For arbejdspladser og faste arbejdsbaser skal der i nattetimerne gælde en støjgrænse på 70 dB målt som det beregnede maksimale støjniveau, som en bolig udsættes for ved bopælens mest støjbelastede bygningsfacade. For så vidt gælder opladning af batteritog ved ladeinfrastruktur samt opstilling, rangering, opvarmning, nedkøling og service af tog gælder ingen støjgrænser hele døgnet.

Materiel til brug for både passager- og godstransport samt arbejdskøretøjer – fx 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 strækingsstøj, 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 tog må køre ud fra sidespor/plads, skal der udføres et sikkerhedstjek af køretøjet. Det betyder at tomgang er nødvendigt fra 15 til cirka 30 minutter. Der skal bl.a. udføres bremsetest, som først kan udføres når trykluft til bremserne er etableret, 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 5 minutter til 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 trafiktårnet. 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 skal søge at begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser. Ligeledes skal jernbanevirksomhederne så vidt muligt begrænse støjen fra deres terminalområder, opstillings- og servicearealer samt ved rangering.

Det forudsættes endvidere, at 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. Banedanmark anvender allerede i vidt omfang digital post med information til borgere om infrastrukturprojekter i deres nærhed, sms'er til naboer om for eksempel ændringer i infrastrukturprojekter, etablering af vagttelefon og e-postkasser på de enkelte infrastrukturprojekter, så borgerne ved, hvor de kan henvende sig, information om infrastrukturprojekter på Banedanmarks hjemmeside, information til pressen, skiltning i lokalområder, byggepladser og stationer og afholdelse af borgermøder og åbne byggepladser.

2.4. Miljøkonsekvensvurdering på S-banen

2.4.1. 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 transportministeren dog, jf. § 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 besluttet, 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 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.

2.4.2. Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Idet det i § 39 d, stk. 1, foreslås, at DSB overtager ansvaret for at forvalte jernbaneinfrastruktur på S-banen, foreslås det også, 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.

Dette vil betyde, at Trafikstyrelsen bliver 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 anlægger projekter som operatør eller forvalter 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.

Det forudsættes, at DSB med den foreslåede ordning vil have Trafikstyrelsen som VVM-myndighed for alle sager vedrørende etablering, udvidelse eller ændring af statslige jernbaneanlæg samt dertil knyttede projekter på S-banen. Trafikstyrelsen vil derfor som udgangspunkt være eneste VVM-myndighed for DSB 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.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

Trafikstyrelsens opgave som certificerings- og tilsynsmyndighed over for Banedanmark bliver en ny opgave for Trafikstyrelsen, men forventes ikke at være forbundet med økonomiske omkostninger for staten, idet der ikke skal varetages yderligere opgaver på S-banen, men overordnet set blot overføres af midler fra Banedanmark til DSB som følge af det ændrede forvalter- og ejerskab. Forslaget har ingen implementeringsmæssige konsekvenser for stat, regioner og kommuner.

Det forventes, at eventuelle udgifter forbundet med forslaget til støj kan holdes inden for de nuværende budgetrammer til de berørte infrastrukturarbejder i Banedanmark. Herudover vil forslaget reducere risikoen for forsinkelser af projekterne, hvilket kan medføre besparelser for staten.

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

Forslaget har ikke erhvervsøkonomiske konsekvenser af betydning og har ikke i øvrigt erhvervsadministrative konsekvenser. Det forventes, at forslaget ved sin regelforenkling og større brugervenlighed vil lette administration for erhvervslivet, herunder ved at bestemmelserne om støj fra jernbaneaktiviteter bliver samlet ét sted. Herudover bliver reglerne om udledning af støj som følge af forslaget forenklet ved, at reglerne er ensartede uanset hvor i landet reglerne bliver administreret. Kommunerne skal ikke længere godkende dispensationsansøgninger. 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 komme borgerne til gode i forhold til, at antallet af arbejdsdage.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget medfører, at klageadgangen for støjende jernbaneinfrastrukturarbejder omfattet af §§ 37 c – 37 f. afskæres.

6. Klima-, miljø-, og naturmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have klima eller naturmæssige konsekvenser.

Selvom der fastsættes lempeligere støjgrænser vil der ikke ske en ændring i støjen fra infrastrukturaktiviteter ved jernbanen, idet lovforslaget sigter på at kodificere det arbejde, som Banedanmark hidtidigt har udført, og den støj der ikke kan undgås i forbindelse hermed.

7. Forholdet til EU-retten

Med lovforslaget foreslås en mere tekstnær direktivimplementering af markedsåbningsdirektivet (direktiv 2012/34/EU). 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. For at sikre den mest korrekte implementering af direktivet foreslås det med lovforslaget at implementere direktivet mere tekstnært. Samtidig bliver den danske nationale regulering overskuelig for hhv. operatører og forvaltere samt myndigheder og organisationer m.v.

Forslaget til bestemmelser om støj har ingen relevante EU-retlige aspekter. Forslaget vil dog give bedre udnyttelse af de sporspæringer, som efter EU-retten skal indmeldes senest tre år før spæringerne, 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 støjkortlægning og handlingsplaner med henblik på at vurdere og begrænse ekstern støj samt fastsættelse af tidsfrister herfor.

OB9. Sammenfattende skema		
	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang/hvis nej, anfør »Ingen«)

Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Implementerings konsekvenser 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 afskæres.
Klimamæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Miljø- og naturmæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Forslaget sikrer en mere tekstnær direktivimplementering af markedsåbningsdirektivet (direktiv 2012/34/EU). 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. For at sikre den mest korrekte implementering af direktivet, foreslås det med lovforslaget at justere,	

	således 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

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Jernbanelovens § 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 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 jernbanetransporttydelser end transport i byer og forstæder samt regional transport. Stk. 3, pkt. 2, 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. Bestemmelsen i stk. 5 bestemmer at, loven ikke gælder for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikke-kommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur. Begrebet ”bybane” blev indført ved lov 2015 og dækkede 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 var tale om et nyt begreb, blev det fundet hensigtsmæssigt at tydeliggøre, at bybaner var 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.

Det følger af bemærkningerne til bestemmelsen, at 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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde, Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2016/798/EU af 11. maj 2016 om jernbanesikkerhed.

Bemyndigelsesbestemmelsen 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-togskørertøjer 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. 2-8.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret, hvorefter loven gælder for jernbaner med undtagelse af de følgende stykker 2-8, der omhandler hhv. veteranbaner, bybaner (herunder særlige undtagelser for S-banen, metro og letbaner), privatejet infrastruktur og lokal og regionale infrastrukturer, herunder privatbaner.

Den tidligere tilføjelse ”herunder bybaner” slettes, 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. Da bybane i dag er et veletableret begreb herunder forståelsen af, at bybanenettet som en del af den traditionelle jernbane, og da det yderligere er fundet hensigtsmæssigt yderligere at specificere begrebet bybane, udgår den specifikke henvisning.

Det foreslås med § 2, stk. 2, at for veteranbaner gælder alene kapitel 8.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret for veteranbaner.

Det foreslås med § 2, stk. 3, at bybaneoperatører ikke vil være omfattet af §§ 4-8, § 53, stk. 3, § 58, §§ 60, 60 b og 60 c og §§ 66-68. Jernbanelovens § 8 finder dog anvendelse for en bybaneoperatør, hvis denne 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 bybaneoperatøren og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den. Ligeledes er bybaneoperatører, som udelukkende forestår transport i byer og forstæder, ikke omfattet af § 9, stk. 2.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret dog med den ændring, 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 jernbanelovens §§ 66-68. Udvidelsen betyder, at bybaneoperatører på S-banen kan undtages fra §§ 66-68, som i dag er tilfældet for metro og letbaner.

Bybaneoperatører er defineret i jernbanelovens § 3, stk. 1, nr. 4a, som: En jernbanevirksomhed, som forestår jernbanepassagertransport på et bybanenet.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en mere 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 at indsætte et nyt stk. 4 i § 2, hvorefter bybanenet er ikke omfattet af §§ 4-7, §§ 10, 17 og 18, §§ 20-21, § 53, stk. 3, §§ 59-60 c og §§ 66-68.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret dog med den ændring, at opremsningen af bestemmelser, der vil blive undtaget for bybanenet fra jernbanelovens anvendelsesområde, justeres i forhold til, hvad der er relevant for banenet og udvides med jernbanelovens § 20, stk. 1, 1. pkt., og §§ 66-68. Udvidelsen betyder, at alle bybanenet er undtaget fra hele § 20 og §§ 66-68. Ændringen vil ikke påvirke retsstillingen for metro og letbaner, som allerede i dag er undtaget § 20 og §§ 66-68.

Bybanenet er 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.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en mere 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.

§ 20, stk. 1, 1. pkt., foreslås undtaget for alle bybanenet, og ikke kun metro og letbaner, idet der ikke skal tildeles infrastrukturkapacitet på S-banens net. Det vil medføre, at § 20 fremover i sin helhed ikke finder anvendelse på bybanenet. Som led i overgangen til en fuldautomatisering af S-banen, lukkes S-banen for anden trafik end DSB's kørsel, og S-banen bliver dermed som metro og letbaner et særskilt lukket net. Endvidere vil infrastrukturforvalter og operatør på S-banen være samme virksomhed (DSB), hvorfor der ikke fremover vil skulle indgås en kontrakt mellem operatør og forvalter. 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, og som følge heraf foreslås det at undtage §§ 66-68 fra anvendelse på S-banen.

Det foreslås at indsætte et nyt *stk. 5* i § 2, hvorefter S-banen, ud over de i stk. 3 og 4 angivne bestemmelser, ikke er omfattet af §§ 15 og 19, § 23, stk. 2, § 39 b, § 40, §§ 54-54 a, § 62 og §§ 76-77.

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

Med bestemmelsen undtages S-banen således 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.

Den foreslåede bestemmelse i *stk. 5* fastslår, at udover bestemmelserne i foreslåede *stk. 3 og 4*, som undtager bybaneoperatører og bybanenet, herunder S-baner, fra specifikke bestemmelser i jernbaneloven - hvilket overordnet set udgør en videreførelse af gældende ret - vil S-banen ligeledes være undtaget en række andre bestemmelser i jernbaneloven som følge af, at S-banen bliver et særskilt net med én infrastrukturforvalter og operatør på banen (DSB).

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. § 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 er den samme virksomhed, er det unødvendigt at opretholde kravene i §§ 15 og 19 på S-banen, jf. nærmere herom i pkt. 2.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås, 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 lovens § 39 d, stk. 2.

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. Reglerne i §§ 54-54 a om farligt gods vil derfor ikke fremover finde anvendelse på for S-banen. Det samme gør sig gældende for bestemmelsen i § 62, 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, undtages S-banen ligeledes fra §§ 76-77, der vedrører Trafikstyrelsens mulighed for udveksling af oplysninger med udenlandske aktører.

Det foreslås med § 2, stk. 6, at metro og letbaner ud over de bestemmelser, der er angivet i stk. 3 og 4, ikke omfattes af § 22.

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret for metro og letbaner. Metro og letbaner var tidligere særskilt undtaget fra både § 20, stk. 1, 2. pkt., og §§ 66-68, der nu udvides til også at blive undtaget på S-banen, jf. stk. 3. Ændringen vil derfor 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 ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikke-kommercielt 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.

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

Den foreslåede bestemmelse vil medføre en videreførelse af gældende ret, dvs. den gældende § 2, stk. 6.

Det foreslås at indsætte et nyt stk. 9 i § 2, hvorefter lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, der i medfør af stk. 8 undtages jernbanelovens §§ 58-60 c, er omfattet af de særlige

regler i kapitel 7 samt de øvrige regler i loven, der finder anvendelse for bybanenet og bybaneoperatører, dog bortset fra § 2, stk. 3 og 4.

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, er omfattet af regler om sikkerhedscertifikater, sikkerhedsgodkendelser, køretøjs- og infrastrukturgodkendelser m.v. Den foreslåede bestemmelse skal således sikre, at jernbanesikkerheden fortsat opretholdes 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. 6, 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 bybanenet og bybaneoperatører. Det forventes, at der vil blive fastsat samme regler for de lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, som i dag gælder for bybaner.

Jernbaneinfrastrukturene og virksomhederne vil endvidere blive omfattet af de øvrige regler i loven, der gælder for bybanenet 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. Jernbaneinfrastrukturene 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 bybanenet er undtaget fra.

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 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (herefter

benævnt omarbejdningen af 1. jernbanepakke), 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 og S-banen, som er beregnet til jernbanepassagertransport i byer og forstæder, samt at indsætte en ny definition gennem § 3, stk. 1, nr. 4a, der definerer bybaneoperatører som: En jernbanevirksomhed, som forestår jernbanepassagertransport på et bybanenet.

Forslaget til de to nye begreber udgør en opdeling af det nuværende bybanebegreb, således at der kan 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 ændringen 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 således at det bliver mere overskueligt for jernbanevirksomhederne, hvilke undtagelser der gælder for henholdsvis infrastrukturforvalter og operatør.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1. 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, at jernbanevirksomheder skal udarbejde forretningsbetingelser om virksomhedernes regler vedrørende den type befordring, de udfører. Forretningsbetingelserne skal være offentligt tilgængelige.

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.

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

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

De foreslåede bestemmelser udgør en videreførelse af gældende ret, dog således at der foretages en yderligere inddeling af den hidtidige bestemmelse i § 13, stk. 1 og 2, for at tydeliggøre, at der er forskellige krav til forretningsbetingelserne ved transport af henholdsvis passagerer og gods. Ændringen 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 med § 16, stk. 1, at Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur, jf. dog kapitel 7 a.

Den foreslåede ændring er en videreførelse af gældende ret, dog således, at DSB skal forvalte den del af statens infrastruktur, som udgør S-banen i overensstemmelse med bestemmelserne i kapitel 7 a. Den foreslåede ændring betyder, at Banedanmark ikke længere vil være infrastrukturforvalter for denne del af statens jernbaneinfrastruktur, som i stedet overgår til DSB.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.3. i lovforslagets almindelige bemærkninger samt til de særlige bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 11, som omhandler kapitel 7 a.

Til nr. 6 og nr. 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 lov om elforsyning ikke finder anvendelse på statslige infrastrukturforvalteres elforsyningsaktiviteter.

Med den foreslåede ændring erstattes »Banedanmarks« med: »statslige infrastrukturforvalteres«. Ændringen er af hensyn til 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 infrastrukturforvaltere forsyner jernbanevirksomhederne med kørestrøm.

Med den foreslåede ændring erstattes »Banedanmark« med: »infrastrukturforvaltere«, og ligesom ved ændringen i § 22, stk. 1, er hensigten en fremtidssikring af loven, således at der skabes mulighed for, at andre infrastrukturforvaltere kan forsyne jernbanevirksomhederne med kørestrøm.

Til nr. 8 (1. § 30, stk. 1, affattes således:)

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 ikke statslige anlægsmyndigheder.

I praksis vil ekspropriation til statslige anlæg i henhold til stk. 1 iværksettes 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. Bestemmelsen er en videreførelse af den gældende jernbanelovs § 30, stk. 1, idet bestemmelsen 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 tale om en

videreførelse af gældende jernbanelovs § 30, stk. 1, for så vidt angår ekspropriation til ikkestatslige anlæg.

Det bemærkes, at bestemmelsen af lovtekniske grunde foreslås opdelt i to selvstændige punktummer, 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 § 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 ekspropriationssagerne 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 (2. I § 30, stk. 3, ændres)

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 lovteknisk 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 (1. I § 37 c-f)

De gældende regler om regulering af 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. 2.1.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås, 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 indsættes en almen gældende støjbestemmelse, der gælder for infrastrukturarbejder, herunder anlægs-, vedligeholdelse- og fornyelsesprojekter og arbejdspladser mv. 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 er rettet mod nyanlægsprojekter.

Det er ikke med forslaget tiltænkt at ændre på de eksisterende kompetenceforhold i forhold til fastsættelse af tålegrænser for støj, der varetages af domstolene og i visse tilfælde af ekspropriationskommissionerne. Ekspropriationskommissionerne er uafhængige instanser, der efter bemyndigelse fra transportministeren behandler forslag om ekspropriation og fastsætter erstatning for de ekspropriationer, som foretages i henhold til reglerne for ekspropriation.

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

Transportministeren vil således med denne bestemmelse have bemyndigelse til at udpege arbejdspladser og faste arbejdsbaser, hvor lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ikke finder anvendelse. Transportministeren vil have mulighed for løbende at ændre på de udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser. Der er ikke formkrav til, hvordan transportministeren træffer beslutning om udpegning af arbejdspladser og faste arbejdsbaser.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 c, stk. 2, foreslås det, at for de udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser, jf. forslaget til jernbanelovens § 37 c, 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, som en bolig udsættes for ved bopælens mest støjbelastede bygningsfacade, ikke overstige 70 dB. Støjbelastningen på maksimalt 70 dB vil i overensstemmelse med fast praksis beregnes 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 så vidt muligt skal søge at begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser.

Støjgrænsen for natperioden er fastsat af hensyn til at begrænse støjen i natperioden. I dag- og aftenperioden må naboer til jernbanen tåle, at der ikke generelt fastsættes en øvre støjgrænse.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 c, stk. 3, foreslås det, at transportministeren til et konkret projekt kan give dispensation for støjgrænsen, jf. forslaget til jernbanelovens § 37 c, stk. 2, af hensyn til væsentlige trafikale, anlægstekniske, sikkerhedsmæssige forhold, eller hvis det er særligt nødvendigt af hensyn til projektets fremdrift og økonomi.

Det kan for eksempel være i de situationer, hvor hensynet til trafikafviklingen tilsiger, at der dispenseres for den øvre støjgrænse i den foreslåede regel i jernbanelovens § 37 c, stk. 2.

Transportministeren vil 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 træffer beslutning om en dispensation efter den foreslåede stk. 3. Der vil således ikke skulle foreligge en ansøgning forinden, og det vil ikke nødvendigvis skulle ske ved udstedelse af en bekendtgørelse.

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. Lov om miljøbeskyttelse og regler udstedt i medfør heraf finder ikke 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 så vidt muligt skal søge at begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser.

Det forudsættes hermed, at infrastrukturforvalteren så vidt mulig tilrettelægger arbejder med mindst mulig gene for naboer til arbejdspladser og faste arbejdsbaser for øje. I praksis kan det dog ofte 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 forslaget til jernbanelovens § 37 d, stk. 1, foreslås det, at transportministeren kan udpege større infrastrukturarbejder, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastrukturens funktionalitet, hvor lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ikke finder anvendelse.

Banedanmark udfører en række anlægsprojekter om året, som medfører støjende anlægsarbejder. Anlægsprojekter er defineret i jernbanelovens § 3, stk. 2, nr. 3. Banedanmark gennemfører størstedelen af større infrastrukturarbejder med hjemmel i jernbaneloven og elektrificeringsloven og skal som reglerne er i dag overholde de støjregler, der følger af miljølovgivningen.

Det foreslås, at transportministeren således med denne bestemmelse vil have bemyndigelse til at udpege større infrastrukturarbejder, hvor lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ikke finder anvendelse. Transportministeren vil have mulighed for løbende at ændre på de udpegede større infrastrukturarbejder. Der er ikke formkrav til, hvordan transportministeren træffer beslutning om udpegning af større infrastrukturarbejder.

Det forudsættes, at transportministeren vil udpege større infrastrukturarbejder under hensyn til trafikale, anlægstekniske, sikkerhedsmæssige forhold, eller hvis det er særligt nødvendigt af hensyn

til et større infrastrukturarbejders fremdrift eller økonomi. For 2026 er der på tidspunktet for lovforslaget planlagt 15 større fornyelsesopgaver.

Det forudsættes ligeledes, 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 de udpegede infrastrukturarbejder, jf. forslaget til jernbanelovens § 37 d, stk. 1, ikke gælder nogen øvre støjgrænse.

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

Med forslaget til jernbanelovens § 37 d, stk. 3, foreslås det, at infrastrukturforvalteren så vidt muligt skal søge at begrænse støjen fra infrastrukturarbejder. For en nærmere beskrivelse af § 37 d, stk. 3 henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 37 c, stk. 4.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 1, foreslås, at infrastrukturforvalteren kan udføre planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter, som har til formål at opretholde statens jernbaneinfrastrukturens funktionalitet, hvor lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ikke finder anvendelse.

Det foreslås med denne bestemmelse, at ved infrastrukturforvalterens planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter, som har til formål at opretholde statens jernbaneinfrastrukturens funktionalitet, finder lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ikke anvendelse.

Infrastrukturforvalteren 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 punktvis arbejde på jernbanen af kortere varighed, hvor der udføres reparationer eller udskiftes dele for at opretholde banedriften. Arbejdet er ofte af få dage op til syv dages 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 koordinationen 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, fx 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 sporspærring. 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. En del arbejde relateret til vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder samt anlægsarbejder udføres også på Banedanmarks faste arbejdspladser, ligesom påsætningssteder bruges som en del af arbejderne.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 2, foreslås det, at der for infrastrukturarbejder, jf. forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 1, ikke gælder en øvre støjgrænse, hvis infrastrukturarbejdet kan holdes inden for syv sammenhængende døgn på samme lokation. Uden for denne periode gælder, medmindre transportministeren giver dispensation i medfør af forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 4, for de støjgrænser, der følger af lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf.

Det forudsættes, 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 kan fx 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 kan også være tale om fældning af træer om natten, hvor de trafikale regler gør det umuligt at fælde i dag- og aftentimerne. Men der kan også være tale om andet vedligeholdelses- og fornyelsesarbejde.

Det afgørende er, om arbejdet er planlagt til at vare op til syv sammenhængende døgn på samme lokation. Uforudsete forsinkelser mens arbejdet pågår, som forlænger arbejdet ud over de syv planlagte dage medfører ikke, at der skal gives dispensation for støjgrænserne.

Forslaget skal ses i sammenhæng med forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 1, hvorefter der er i omegnen af 52.000 årlige opgaver, hvor det dog ikke er alle opgaverne, som kan betegnes som støjende, og hvor mange af opgaverne er kortvarige med langt til nærmeste nabo.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 3, foreslås det, at arbejdssteder, der er knyttet til eller benyttes i relation til arbejderne i forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 1, og maskiner, der er placeret på faste og midlertidige arbejdsbaser, som benyttes til udkørende arbejder i relation til forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 1, er omfattet af forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 1, 2, 4 og 5.

Det betyder, at de omhandlede arbejdssteder og maskiner på faste og midlertidige arbejdsbaser vil være undtaget lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf, og at der ikke gælder en øvre støjgrænse, hvis selve infrastrukturarbejdet på samme lokation kan holdes inden for syv sammenhængende døgn, og maskinerne kører ud fra de faste baser. Det kan fx være tilfældet i forbindelse med landsdækkende kampagner, 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/justerer.

Herunder finder forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 4, om dispensation anvendelse, ligesom det følger af forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 5, at infrastrukturforvalteren så vidt muligt skal søge at begrænse støjen fra vedligeholdelse og akut opståede infrastrukturarbejder.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 4, foreslås det, at transportministeren til et konkret projekt kan forlænge perioden med ingen øvre støjgrænse, jf. forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 2, af hensyn til væsentlige trafikale, anlægstekniske, sikkerhedsmæssige forhold, eller hvis det er særligt nødvendigt af hensyn til projektets 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 syv 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. 4.

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. Lov om miljøbeskyttelse og regler 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. 5, foreslås det, at infrastrukturforvalteren så vidt muligt skal søge at begrænse støjen fra vedligeholdelse og akut opståede infrastrukturarbejder.

For en nærmere beskrivelse af § 37 e, stk. 5 henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 37 c, stk. 4.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 f foreslås det, at der ikke gælder støjgrænser i forbindelse med ladeinfrastruktur til batteritog samt togs rangering, opstilling, opvarmning, nedkøling og service.

Forslaget skal sikre, at batteritog kan oplades og tog opvarmes, nedkøles, rangeres, opstilles og serviceres, herunder klargøres, uden at det går ud over trafikafviklingen på grund af støjkrav.

Materiel til brug for både passager- og godstransport samt arbejdskøretøjer – fx 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 strækningsstøj, da støj i forbindelse med sikkerhedsservice er nødvendigt for at kunne drifte togtrafikken.

Togoperatørerne har nødvendige terminalaktiviteter tæt på bebyggelser. Det gælder depotområder, hvor tog sættes i drift og tages ud af drift og hvor togene klargøres til driften, hvilket indebærer vask af tog, 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 tog 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.

Til nr. 11-13

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

Det foreslås at ændre overskriften i kapitel 7 fra »bybaner« til: »bybanenet og bybaneoperatører«.

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

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

De foreslåede ændringer er konsekvensrettelser af den foreslåede korrigering i implementering af markedsåbningsdirektivet, jf. pkt. 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 14

Det foreslås efter kapitel 7 i jernbaneloven at indsætte et nyt kapitel 7 a, som omhandler S-banen.

Af § 16, stk. 1, i jernbaneloven fremgår det, at Banedanmark forvalter statens jernbaneinfrastruktur. Idet DSB for fremtiden skal varetage rollen som infrastrukturforvalter på S-banen, som er en del af statens jernbaneinfrastruktur, er det nødvendigt at der indføres en hjemmel direkte i jernbaneloven,

der sikrer, at DSB er forvalter af S-banens jernbaneinfrastruktur, og at rammerne for DSB's forvalterskab ligeledes fastsættes.

Med den foreslåede bestemmelse i § 39 d, stk. 1, gøres DSB til forvalter af jernbaneinfrastrukturen på S-banen. Dette betyder, at DSB er ansvarlig for anlæg, vedligeholdelse og forvaltning, herunder trafikstyring, af jernbaneinfrastrukturen på S-banen. Udgangspunktet kan fraviges ved konkret fastsatte projekter, hvor andre aktører f.eks. ved konkrete anlægslove kan få ansvaret for at anlægge jernbaneinfrastruktur.

Det følger af det foreslåede § 39 d, stk. 2, 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.

Den foreslåede bemyndigelsesbestemmelse i stk. 2 vil blandt andet kunne anvendes til at overdrage myndighedsopgaver fra DSB til Banedanmark vedrørende eksempelvis tilladelser til særtransporter samt gravetilladelser, jf. jernbanelovens § 24. For en nærmere beskrivelse af det tekniske drifts- og systemansvar henvises til lovforslagets almindelige bemærkninger afsnit 2.1.2.

Det foreslås, at der i jernbanelovens § 39 d, stk. 3, indsættes en bestemmelse, der bemyndiger transportministeren til at fastsætte regler om certificering af Banedanmark til at varetage de opgaver, som overdrages i medfør af § 39 d, stk. 2, herunder regler om certificering, ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse. Certificeringen efter stk. 3 vil være en forudsætning for, at Banedanmark må udføre de opgaver, som overdrages til dem i medfør af § 39 d, stk. 2.

Formålet med certificeringen efter stk. 3 er at sikre, at Banedanmark har etableret og implementeret et ledelsessystem til at håndtere opgaver, som DSB kan overlade til Banedanmark at udføre i medfør af § 39 d, stk. 2. Disse opgaver er relateret til konventionel infrastruktur på S-banen. For en uddybning henvises til de almindelige bemærkninger afsnit 2.1.2.1. og 2.1.2.2.

Trafikstyrelsen vil føre tilsyn med, at Banedanmark lever op til kravene i certificeringsgrundlaget.

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 foreslås i § 70, stk. 1, at ændre »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59« til »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, eller et certifikat, jf. § 39 d, stk. 3,«.

I den gældende bestemmelse fremgår det, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med 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 § 70, stk. 1, henvises til en sikkerhedsgodkendelse, jf. § 39 b. Hensigten med den foreslåede ændring er at rette op på denne fejl, således at der henvises til den korrekte bestemmelse.

Forslaget om at tilføje en henvisning til »et certifikat, jf. § 39 d, stk. 3,« er en konsekvens af, at det i § 39 d, stk. 3, foreslås, at transportministeren kan fastsætte regler om certificering af Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen, herunder regler om certificering, ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse. Der er ikke tilsigtet en anden ændring end at sikre, at Trafikstyrelsen fremover også har hjemmel til at føre tilsyn med, at Banedanmark overholder betingelserne for denne certificering.

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

Til nr. 16 (Til § 72)

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 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. 3,«.

Forslaget om at tilføje en henvisning til »et certifikat, jf. § 39 d, stk. 3,« er en konsekvens af, at det i § 39 d, stk. 3, foreslås, at transportministeren kan fastsætte regler om certificering af Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen, herunder regler om certificering, ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse. Med forslaget til ændring af § 72 kan Trafikstyrelsen udstede påbud til Banedanmark, hvis Banedanmark ikke opfylder vilkår og betingelser fastsat i Banedanmarks

certifikat, jf. jernbanelovens § 39 d, stk. 3, 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 (Til § 73)

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.

I § 73, *stk. 1*, foreslås det at ændre »eller en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,« til »en sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59, eller et certifikat, jf. § 39 d, stk. 3,«.

I den gældende bestemmelse 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 § 73, stk. 1, henvises til en sikkerhedsgodkendelse efter jernbanelovens § 39 b. Hensigten med den foreslåede ændring er at rette op på denne fejl, således at der henvises til den korrekte bestemmelse.

Forslaget om at tilføje en henvisning til »et certifikat, jf. § 39 d, stk. 3,« er en konsekvens af, at det i § 39 d, stk. 3, foreslås, at transportministeren kan fastsætte regler om certificering af Banedanmark til varetagelse af opgaver på S-banen, herunder regler om certificering, ledelsessystemer, suspension og tilbagekaldelse. Med forslaget til ændring af § 73, stk. 1, kan Trafikstyrelsen udstede påbud til Banedanmark om, at Banedanmark 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.

Til nr. 18 (Til § 74)

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, foreslås det at ændre »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 b og 59,« til »sikkerhedsgodkendelse, jf. §§ 39 a og 59,«.

I den gældende bestemmelse 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, henvises til en sikkerhedsgodkendelse efter jernbanelovens § 39 b. Hensigten med den foreslåede ændring er at rette op på denne fejl, således at der henvises til den korrekte bestemmelse.

Til nr. 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. 3« samt at »bybaner« ændres til: »forvaltere af bybanenet og bybaneoperatører«. Ligeledes foreslås det to steder i § 109, stk. 4, at »bybaner« ændres til: »bybanenet«.

Som følge af den foreslåede ændring i lovforslagets § 1, nr. 12, vil Trafikstyrelsen føre tilsyn med Banedanmarks certificering i medfør af § 39 d, stk. 3. Ved at indsætte en henvisning til § 39 d, stk. 3, vil Banedanmarks certificering i medfør af bestemmelsen, blive pålagt en afgift, med henblik på at beløbet vil bidrage til finansieringen af Trafikstyrelsens tilsyn med Banedanmarks certificering efter § 39 d, stk. 3.

Ændringen er en konsekvens af den foreslåede nye certificering af Banedanmark, jf. § 39 d, stk. 3.

De øvrige foreslåede ændringer i § 109, stk. 1, og i § 109, stk. 4, 1. og 2. pkt., er konsekvensrettelser af den foreslåede korrigerende implementering af markedsåbningsdirektivet, jf. pkt. 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 20

Efter jernbanelovens § 110 a kan transportministeren 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.

Det foreslås med ændringen til § 110 a, at erstatte »Banedanmarks« med: »infrastrukturforvalteres«

Ændringen er af hensyn til at fremtidssikre lovens ordlyd, såfremt DSB som forvalter på S-banen i fremtiden ønsker at udbyde beredskabsydelser, kurser og uddannelser samt foretage opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter.

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.

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

De foreslåede ændringer er konsekvensrettelser af den foreslåede korrigerende implementering af markedsåbningsdirektivet, jf. pkt. 2.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 22

Ifølge den gældende § 112, stk. 2, har transportministeren mulighed for at delegere Trafikstyrelsens, Banedanmarks eller Havarikommissionens beføjelser i jernbaneloven til andre statslige myndigheder.

Som følge af, at DSB bliver forvalter af S-banen, foreslås det at tilføje DSB til bestemmelsen i § 112, stk. 2, således at transportministeren ligeledes kan delegere de beføjelser, som DSB er tillagt efter jernbaneloven, til andre statslige myndigheder.

Til nr. 23

Det foreslås at indsætte et stk. 4 i § 112, som hjemler, at transportministeren kan bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser efter jernbaneloven på S-banen.

Bestemmelsen er tilsvarende § 112, stk. 1, dog med den specificering, at DSB alene kan bemyndiges til at udøve transportministerens beføjelser efter jernbaneloven i det omfang det berører S-banen. DSB kan derfor ikke bemyndiges efter bestemmelsen, når det omhandler DSB's virke uden for S-banen.

Bestemmelsen indsættes som følge af DSB's særlige rolle som både forvalter og operatør på S-banen.

Til nr. 24

Det fremgår af § 113, stk. 2, i jernbaneloven, 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, som hjemlet i § 113, stk. 1.

Idet der henvises til § 112, stk. 2, hvor DSB i kraft af sit forvalterskab på S-banen foreslås tilføjet, foreslås det ligeledes i § 113, stk. 2, at tilføje DSB, således at transportministerens beføjelser efter stk. 1 tilsvarende gælder, hvis ministeren har bemyndiget andre statslige myndigheder til at udøve DSB's beføjelser efter jernbaneloven.

Til § 2

Til nr. 1

I henhold til formålet med nærværende lovudkast skal Lov om DSB ændres således, at DSB får hjemmel til at kunne være infrastrukturforvalter på S-banen.

Det foreslås at indsætte et nyt *stk. 4*, hvoraf det fremgår, at DSB kan forvalte infrastrukturen på S-bane. Bestemmelsen skal ses i forlængelse af den foreslåede § 39 d i jernbaneloven, hvorefter DSB forvalter jernbaneinfrastrukturen på S-banen.

Formålet med nærværende lovudkast er at tilpasse lovgivningen til overdragelsen af ansvaret for S-banen til DSB. Lov om DSB foreslås ændre 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.

Bestemmelsen i § 2, stk. 6 rykkes til § 2, stk. 3

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

Til nr. 2

Det foreslås, at det i § 18 a, stk. 1, i lov om DSB fastsættes, at transportministeren bemyndiges til for DSB ved ekspropriation at 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.

Transportministeren vil i medfør af den foreslåede bestemmelse 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 klargøringsfaciliteter. Ekspropriation vil efter forslaget skulle ske efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom (ekspropriationsprocesloven). Det indebærer, 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, og hvorledes ekspropriation kan gennemføres og i givet fald fastsætte erstatning derfor. Dette vil 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.

Det foreslås, at det i *stk. 2* fastsættes, at transportministeren kan bemyndige DSB til at udøve ministerens beføjelser efter *stk. 1*. Transportministeren vil i medfør af den foreslåede bestemmelse kunne delegere kompetencen til at ekspropriere i anledning af de i *stk. 1* nævnte projekter på S-banen.

Til nr. 3-4

Overdragelsen af sektoransvaret til DSB, medfører at infrastrukturforvalterskabet på S-bane fremover skal være hos DSB. Dette skal fremgå af bestemmelserne om offentlighed i § 19, *stk. 1-2*.

Den foreslåede tilføjelse til § 19, *stk. 1*, tydeliggør at reglerne om offentlighed også gælder for DSB som infrastrukturforvalter på S-banen.

Tilsvarende vil den foreslåede tilføjelse i § 19, *stk. 2*, tydeliggøre, at reglerne om offentlighed også gælder, hvis DSB's varetagelse af rollen som forvalter af jernbaneinfrastrukturen på S-banen, udøves af et datterselskab.

Til § 3

Det foreslås i lovforslagets § 3, *stk. 1*, at loven træder i kraft den 1. januar 2026 med henblik på, at DSB kan opnå sikkerhedsgodkendelse som infrastrukturforvalter per den 1. januar 2027.

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 disse dele af rigsfællesskabet.

Det foreslås i lovforslagets § 3, *stk. 2*, at Banedanmark forbliver infrastrukturforvalter på S-banen, indtil Trafikstyrelsen har udstedt sikkerhedsgodkendelse til DSB som infrastrukturforvalter på S-banen, jf. jernbanelovens § 39 a, og udstedt certifikat til Banedanmark, jf. jernbanelovens § 39 d, *stk. 3*, som affattet ved denne lovs § 1, nr. 14.

Den foreslåede bestemmelse i § 3, *stk. 2*, er en overgangsbestemmelse, som vedrører Fremtidens S-bane. Hensigten med den foreslåede bestemmelse er at sikre en overgangsløsning for varetagelsen 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 fastsat i medfør af jernbanelovens § [xx]

Den foreslåede bestemmelse i § 3, stk. 3, gør det klart, at allerede udstedte bekendtgørelser i medfør af de opremsede bemyndigelsesbestemmelser fortsat vil have gyldighed, indtil nye bekendtgørelser udstedes i medfør af de foreslåede bemyndigelsesbestemmelser.

Det er hensigten, at allerede tildelte dispensationer og støjgrænser fra kommunerne på igangværende projekter mv. vil blive ophævet, og fremadrettet vil arbejderne være omfattet af forslagets bestemmelser om støj, 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.