



22. september 2025
Sagsnr. 2023-3007

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af jernbane- loven og lov om DSB (Fremtidens S-bane, støj fra jernba- neaktiviteter, ekspropriation m.v.)

Indholdsfortegnelse

Høringsnotat om forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (.....	1
1. Høringen.....	2
1.1. Høringsperiode.....	2
1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.....	2
2. Høringssvarene.....	6
2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget	7
2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget	7
2.2.1. Fremtidens S-bane.....	7
2.2.1.1. DSB som infrastrukturforvalter på S-banen	7
2.2.1.2. Gods på S-banen	8
2.2.2. Regelforenkling	8
2.2.2.1. Lokalbaner mv. som undtages fra EU-regulering.....	8
2.2.2.2. § 2, stk. 5 om særlige undtagelser for S-banen	9
2.2.2.3. Andet i forhold til regelforenkling.....	10
2.2.3. Ekspropriation - § 30	10
2.2.4. Støj fra infrastrukturarbejder	10
2.2.4.1. Sundhed	10
2.2.4.2. Terminalaktiviteter, klargøring m.v.....	11
2.2.4.3. Kommunernes planlægning	12
2.2.4.4. Dialog i forhold til anlægsarbejder, kampagner og på henvendelse fra kommuner	13



2.2.4.5. Transportministerens udpegning af arbejdspladser og jernbaneinfrastrukturarbejder	14
2.2.4.6. SMV- og habitatdirektiver.....	15
2.2.4.7. Bybaner og privatbaner	16
2.2.4.8. Etablering af tilsyn for støj m.v.	16
2.2.4.9. Miljøregler vedrørende støj.....	17
2.2.5. Andet	19
3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet.....	20

1. Høringen

1.1. Høringsperiode

Et udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB har i perioden fra den 7. juli 2025 til den 21. august 2025 været sendt i høring hos en række myndigheder, organisationer m.v.

Udkastet til lovforslag blev den 7. juli 2025 endvidere sendt til Transportudvalget til orientering.

Herudover blev udkastet til lovforslag offentliggjort på Høringsportalen den 7. juli 2025.

Det bemærkes, at lovforslagets støjbestemmelser er blevet tilpasset og sendt i en supplerende offentlig høring i perioden fra den 8. til den 16. september 2025. Høringsparterne, der afgav bemærkninger i den tidligere høring, er blevet opfordret til at genfremsende bemærkninger til den supplerende offentlige høring.

1.2. Hørte myndigheder, organisationer m.v.

Nedenfor følger en alfabetisk oversigt over hørte myndigheder, organisationer m.v.

Ud for hver høringspart er det ved afkrydsning angivet, om der er modtaget høringssvar, og om høringsparten i givet fald havde bemærkninger til udkastet til lovforslag.

Oversigten omfatter herudover interessenter, der ikke er blandt de hørte myndigheder og organisationer mv., som på egen foranledning har sendt bemærkninger til udkastet til lovforslag. Sådanne interessenter er i oversigten markeret med *.



Høringspart	Hø- rings- svar modta- get	Be- mærk- ninger	Ingen be- mærk- ninger
Ankenævnet for Bus, Tog og Metro			
Captrain			
CLF Cargo Danmark ApS			
Contec Rail	x	x	
COWI			
Dansk Erhverv			
Dansk Industri			
Dansk Banegods			
Danske Advokater			
Dansk Jernbanefor- bund			
Dansk Transport og Logistik - DTL			
Danske Shipping - Havnevirksomheder			
Danske Regioner	x	x	
Danske Veterantogs Fællesrepræsentation	x	x	
DB Cargo Scandinavia A/S	x	x	



Den Danske Dommerforening			
DI Transport	x	x	
Fredericia Shipping			
Freja Ejendomme A/S og Nrep	x	x	
Gentofte Kommune	x	x	
Glostrup Kommune	x	x	
GoCollective	x	x	
Green Cargo AB			
Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane	x		x
Hector Rail AB			
Hovedstadens Letbane I/S	x	x	
HK Trafik og Jernbane			
Høje-Taastrup Kommune	x	x	
IDA Rail	x	x	
ITD			
Jernbanenævnet			
Keolis Letbaner A/S	x		x
Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne			



Kommunernes Landsforening (KL)	x	x	
Københavns Kommune	x	x	
Københavns Kommune, Vesterbro Lokaldvalg	x	x	
Landdistrikternes Fællesråd			
Lokaltog A/S	x	x	
Metroselskabet I/S	x	x	
Metroservice			
Midtjyske Jernbaner			
Movia	x	x	
Nordjyllands Trafiksel-skab			
Nordjyske Jernbaner			
Odense Kommune	x	x	
Odense Letbane P/S	x	x	
Rådet for Bæredygtig Trafik			
SJ AB	x	x	
Sund & Bælt Holding A/S			
Sydtrafik			
Trafikforbundet			



Trafiksekskaberne i Danmark			
Trailc	x	x	
TX Logistik AB			
Tårnby Kommune	x	x	
Vestbanen A/S			
Øresundsbro Konsortiet			
Aarhus Kommune	x	x	
Aarhus Letbane I/S	x	x	
Grundejerforeningen Fredensvænge, Taastrup *	x	x	

2. Høringssvarene

Nedenfor gengives de væsentligste punkter i de indkomne hørings-svar om udkastet til lovforslag.

Transportministeriets bemærkninger til høringssvarene, herunder om der er foretaget ændringer i anledning af høringssvarene, er skrevet med kursiv.

Under pkt. 3 er det opsummeret, hvilke ændringer der er foretaget i forhold til de udkast, som har været i offentlig høring. Her omtales også ændringer, som ikke har baggrund i modtagne hørings-svar, men er foretaget på Transportministeriets egen foranledning.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvise til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.



2.1. Generelle bemærkninger til lovforslaget

Flere høringsparter har generelt været positive over for lovforslaget, herunder for deregulering og sikring af fremtidens S-bane. Derudover indeholder flere høringssvar anmodning om, at der sker præciseringer og tilpasninger i forslaget.

Transportministeriet bemærker hertil, at de indkomne høringsvar har givet anledning til præciseringer i bemærkningerne samt en udvidelse af anvendelsesområdet for støjbestemmelserne efter ønske fra bybaner og privatbaner. Disse ændringer har været sendt i supplerende offentlig høring.

2.2. Bemærkninger til de enkelte punkter i lovforslaget

2.2.1. Fremtidens S-bane

2.2.1.1. DSB som infrastrukturforvalter på S-banen

Dansk Industri Transport (DI) støtter de foreslåede ændringer, som skal medvirke til at gennemføre projektet om automatisk togdrift på S-banen, så ansvaret for driften og forvaltningen af infrastrukturen samles hos DSB.

SJ AB anfører, at et af hovedpunkterne i lovforslaget er at definere S-banen, som en bybane således at strækningen kan undtages EU-reguleringen. Det anføres, at samlingen af drift og infrastruktur i DSB udnytter EU-reguleringen negativt, da målsætningen med EU-reguleringen er at adskille infrastrukturforvalter og operatør. Det fremføres blandt andet, at konkurrencen skades, og at man bør samle S-baneverksamheden i et separat selskab adskilt fra DSB.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der med lovforslaget ikke er tiltænkt nogen ændring i retstilstanden i forhold til definitionen af S-banen som en bybane. S-banen er en bybane og som sådan allerede undtaget fra direktiverne som en bybane. Konkurrencemæssige hensyn relateret til grænseoverskridende jernbanetransport gør sig ikke i samme grad gældende for en bybane, der i funktionsmæssig henseende er adskilt fra unionens jernbanelinje. For så vidt angår SJ AB's bemærkning om separate selskaber bemærkes, at den fremtidige organisering på S-banen bl.a. sker i overensstemmelse med markedsåbningsdirektivets krav om adskilt regnskab for så vidt angår forbindelserne mellem jernbaneverksamheden og den virksomhed eller enhed, som direkte eller indirekte kontrollerer den.



Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

2.2.1.2. Gods på S-banen

DB Cargo Scandinavia A/S bemærker, at virksomheden krydser S-banen ved Hillerød, og at lovbemærkningerne, der anfører, at der ikke vil køre gods på S-banens net, efter lovens ikrafttræden vil kunne forhindre, at der betjenes godskunder nord for Hillerød.

IDA Rail anfører, at funktionskravet for bybane bør præciseres, da det fortsat bør være muligt at køre både passager og godstrafik, hvor det er nødvendigt.

Transportministeriet bemærker hertil, at S-banen allerede i dag er undtaget direktiverne som en bybane og at anvendelsen fortsat vil skulle ske i overensstemmelse hermed.

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

2.2.2. Regelforenkling

2.2.2.1. Lokalbaner mv. som undtages fra EU-regulering

Danske Regioner bemærker i forhold til bybaneregler, at Midtjyske Jernbaner også har godsdrift og at det ene ikke må stille sig i vejen for det andet.

Contecrail anfører, at forslagens mulighed for at undtage strækninger fra EU-regulering, ikke bør fjerne muligheden for at udføre gods- og specialtransporter på disse lokale strækninger, og det bør derfor forudsættes at jernbanevirksomheder med EU-sikkerheds-certifikat til jernbanenettet og godkendt materiel, fortsat kan anvendes på de omfattede strækninger. Det anføres endvidere, at det vil være stærkt omkostningsforøgende, hvis jernbanevirksomheder skal søge om et særskilt certifikat for undtagne strækninger.

DB Cargo Scandinavia A/S anfører, at privatbaner, som undtages fra EU-regulering, fortsat bør skulle levere en infrastruktur, som lever op til krav om kanaltildeling og indretning, som betyder, at strækningerne kan holde til godskørsel.

Danske Veteranotogs Fællesrepræsentation udtrykker bekymring for om lokale strækninger som undtages EU-regler, vil blive lukket af for andre operatører end de, der udfører persontransport.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget skal sikre, at undtagelsesmulighederne i direktiverne og mulighederne for at fastsætte national lovgivning for baner, der er undtaget fra EU-reguleringen, i højere grad kan udnyttes end i dag. Lovforslaget ændrer ikke på, hvilke baner, som vil kunne undtages. Der vil være tale om net, der i funktionsmæssig henseende er adskilt fra resten af Unionens jernbanesystem, og som kun er tænkt anvendt til persontrafik i lokal-, by- og oplandsområder. Bemærkningerne vil indgå i det videre arbejde med at udmønte de foreslåede bestemmelser.

Danske Regioner spørger ind til, om lovforslaget bemyndiger Transportministeriet til at fritage privatbaner og regionale baner for TEN-T-krav om f.eks. signalsystem og elektrificering, idet man er bekymret for om de fordele, som er forbundet med at være en del af TEN-T strækningen, bortfalder.

Transportministeriet bemærker hertil, at lovforslaget ikke i sig selv fritager lokalbaner fra krav i forordninger og direktiver, og at der ikke med ændringen af jernbaneloven stilles forslag om ændring af TEN-T-nettet. Lovforslaget bestemmer alene, hvilke regler der gælder i stedet for EU-reglerne, hvis det besluttet at udnytte muligheden for at undtage en bane fra EU-reguleringen.

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

2.2.2.2. § 2, stk. 5 om særlige undtagelser for S-banen

Aarhus Letbane I/S, Metroselskabet I/S og Odense Letbane P/S ønsker, at forslag til regler om selvforvaltning på S-banen, herunder § 39 b om krav til godkendelse af tog og infrastruktur, også skal omfatte øvrige bybaner, som i sin organisering eller indretning kan sammenlignes med den fremtidige organisering på S-banen. Aarhus Letbane I/S anfører blandt andet, at selv mindre og relativt afgrænsede ændringer på letbanekøretøjer skal igennem en fuld risikostyringsproces, som medfører en økonomisk og tidsmæssig byrde, som i sidste ende påvirker driften og passagererne negativt.

Transportministeriet tager bemærkningerne til efterretning og skal hertil bemærke, at Transportministeriet ser positivt på i forbindelse med en fremtidig lovændring at udbrede reglerne til også at omfatte metro og letbaner. Transportministeriet ønsker at indgå i en dialog herom med høringsparterne.

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.



2.2.2.3. Andet i forhold til regelforenkling

IDA Rail foreslår, foreslår som led i lovforslagets fokus på at reducere kompleksiteten af løsninger og processer, at der afsættes midler til en arbejdsgruppe med henblik på at gennemgå eksisterende regler, dokumentationskrav og processer og bidrage med forslag til et særskilt regelsæt, dokumentationsomfang og forenklede processer.

Transportministeriet kvitterer for forslaget.

Lokaltog foreslår, at definitionen af en bybane ikke begrænses til S-banen med henblik på at Nærumbanen kan omfattes af definitionen.

Transportministeriet bemærker hertil, at Nærumbanen vil kunne omfattes af de regler i loven, som gælder for bybaner i medfør af lovens forslag til § 2, stk. 8 og § 2, stk. 9.

Høringssvarene giver ikke anledning til ændringer i lovforslaget.

2.2.3. Ekspropriation - § 30

Aarhus Letbane I/S, Lokaltog A/S og Odense Letbane P/S foreslår, at det indskrives direkte i lovteksten, at transportministeren udelukkende skal foretage en generel vurdering af grundlaget for ekspropriation og ikke en partshøring.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at det anførte fremgår af de specielle bemærkninger til bestemmelsen. Transportministeriet har derfor ikke fundet anledning til at justere bestemmelsens ordlyd.

2.2.4. Støj fra jernbanen

2.2.4.1. Sundhed

Høje-Taastrup Kommune, Odense Kommune, Københavns Kommune, Aarhus Kommune, Vesterbro Lokaludvalg, Grundejerforeningen Fredensvænge, Taastrup, Tårnby Kommune, Gentofte Kommune og Glostrup Kommune har påpeget, at de foreslåede regler vil medføre en forhøjet støjbelastning, som går ud over sundheden. Parterne foreslår, at der fastsættes strengere støjgrænser.



Aarhus Kommune, Freja Ejendomme, NREP og Odense Kommune bemærker i den supplerende offentlige høring, at de fastholder deres bemærkninger til støjbestemmelserne fra den offentlige høringsperiode fra 7. juli til 21. august 2025.

Høje Taastrup Kommune, Odense Kommune og Kommunernes Landsforening (KL) bemærker i den supplerende offentlige høring, at justeringerne ikke medfører fornødne ændringer over lovforslagets støjbestemmelser. Høje Taastrup Kommune bemærker endvidere, at infrastrukturforvalteren bør have pligt til at begrænse støj uanset kommunens henvendelse herom.

Transportministeriet finder ikke, at forslaget går videre end hvad der er nødvendigt af hensyn til formålet om at sikre funktionaliteten af jernbanen, samtidig med at de nødvendige arbejder gennemføres. Baggrund for lovforslaget er ikke, at der skal ske en stigning i støjen fra infrastrukturarbejder ved jernbanen, idet lovforslaget sigter på at kodificere den type arbejde, som hidtidigt er udført, og den støj der ikke kan undgås i forbindelse hermed. Det bemærkes i øvrigt, at infrastrukturforvalteren med forslaget eksplicit får en pligt til at indgå i dialog med kommunerne med henblik på så vidt muligt at begrænse støjen fra infrastrukturarbejder.

Transportministeriet bemærker samtidig, at det er vigtigt at være klar over alternativet, hvor det vil blive nødvendigt som følge af støjmæssige restriktioner at flytte jernbaneaktiviteter fra aften/nat til dag eller geografisk til en anden arbejdsbase med deraf følgende betydelig negativ trafikal påvirkning i form af reduceret kapacitet og dermed en væsentligt reduceret togtrafik, ligesom det vil indebære meromkostninger for jernbanen og øget biltrafik med efterfølgende stigende trængsel omkring de større byer.

Transportministeriet har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget udover den ændring, der har været i supplerende offentlig høring.

2.2.4.2. Terminalaktiviteter, klargøring m.v.

Tårnby Kommune og Gentofte Kommune bemærker, at der ikke gælder støjgrænser fra værkstedsaktiviteter og klargøringsanlæg, og at dette kan udgøre store støjgener. DI Transport og Gentofte Kommune bemærker, at ingen øvre støjgrænse for opladning af



batteritog virker for vidtgående. DB Cargo Scandinavia A/S udtrykker ønske om, at støjreglerne også skal omfatte godsoperatørvirksomheder, herunder støj fra kombiterminaler.

Transportministeriet bemærker, at en fungerende togdrift forudsætter, at jernbanevirksomhederne - ligesom infrastrukturforvaltere - kan udføre nødvendige terminalaktiviteter tæt på bebyggelser. Disse aktiviteter er særligt omfattende om natten, hvor selve togdriften er minimal. Ligeledes gælder det ved klargøringsanlæg, hvor aktiviteten er særligt høj i natteperioden og tog rangeres, sættes i drift og tages ud af drift.

Transportministeriet bemærker, at opladning af batteritog er nødvendigt for at togdriften kan fungere på strækninger, hvor dieseltog bliver erstattet med batteritog.

Transportministeriet bemærker, at det ikke er hensigten, at reglerne skal omfatte støj fra jernbanegodsvirksomheder og kombiterminaler, idet reglerne er målrettet opretholdelsen af funktionaltiteten af infrastrukturen samt passagertogsdriften. Det er ikke hensigten at reglerne skal stille private og kommercielle aktiviteter på kombiterminaler og aktiviteter udført af jernbanegodsvirksomheder bedre end den øvrige godsbranche.

Transportministeriet har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.

2.2.4.3. Kommunernes planlægning

Kommunernes Landsforening (KL), Høje-Taastrup Kommune, Gentofte Kommune, Glostrup Kommune, Tårnby Kommune, Odense Kommune, Aarhus Kommune og Københavns Kommune peger på lovforslagets betydning for kommunernes planlægning fx ved byudvikling.

Kommunernes Landsforening (KL) bemærker i den supplerende offentlige høring, at lovforslaget grundlæggende vurderes at udfordre kommunernes mulighed for byudvikling i nærheden af jernbanestrækninger og Banedanmarks arealer.

Københavns Kommune bemærker i den supplerende offentlige høring, at det ved ny planlægning bør være en forudsætning, at infrastrukturforvalteren og grundejeren indgår en aftale om aktiviteterne på infrastrukturforvalterens arealer og det deraf afledte støjniveau.



Transportministeriet bemærker, at lovforslaget ikke ændrer planlovens § 15a og kommunernes mulighed for at udarbejde kommune- og lokalplaner. De foreslåede bestemmelser vil give kommunerne tydeligere rammer for lokalplanlægning i forhold til eksempelvis Banedanmarks arbejdspladser mv., der af transportministeren er udpeget, således at regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse ikke skal finde anvendelse. Dette medfører, at der ved kommunernes planlægning og bygherres udarbejdelse af byggeprojekt skal tages højde for den mulige støjpåvirkning fra arbejdspladser knyttet til jernbanen og derved modvirke senere udfordringer med støjgener i boliger og anden støjfølsom anvendelse.

Infrastrukturforvalterne - som Banedanmark - er og vil fortsat være i dialog med kommunerne, når kommunerne udarbejder såvel kommuneplaner og lokalplaner. Hvis kommunerne planlægger at udlægge arealer til støjfølsom anvendelse, herunder til boliger, i nærheden af Banedanmarks udpegede arbejdspladsarealer, vil dette indgå i dialogen med kommunerne. Dette bliver der ikke ændret på med forslaget til ændring af jernbaneloven. Banedanmark vil også fremover indgå i dialog med bygherrer af sådant jernbanenært byggeri og redegøre for de fornyelses- og vedligeholdelsesaktiviteter, som et givent projekt vil skulle tage højde for.

Transportministeriet bemærker, at ministeriet på baggrund af høringssvar har justeret ordlyden i §§ 37 c og 37 d, således, at det fremgår tydeligere, at infrastrukturforvalteren skal indgå i dialog med den pågældende kommune, herunder fx når kommunerne udarbejder såvel kommuneplaner og lokalplaner.

Transportministeriet bemærker desuden, at i de senere år har sager og dialog med kommunerne som støjmyndighed vist, at det kan være vanskeligt at forene byudvikling tæt ved jernbanen i byerne og en fortsat tilstedeværelse af de omtalte nødvendige arbejdsbaser.

Ovenstående er senest eksemplificeret med udviklingen af Jernbanebyen i København, hvor en gennemførelse af byudviklingen med de oprindelige planer ville betyde, at Banedanmark ikke kunne opretholde de nødvendige aktiviteter omkring bl.a. Københavns Hovedbanegård.

For udviklingen af Jernbanebyen i København vil en vedtagelse af lovforslaget betyde, at transportministeren vil kunne 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 og aftale en samlet løsning med fortsatte jernbaneaktiviteter, støjmitigering og byudvikling. Lignende forhold må forventes i forbindelse med lokale ønsker om byudvikling af arealer tæt på jernbanen i øvrige større byer i Danmark.

Transportministeriet har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.

2.2.4.4. Dialog i forhold til anlægsarbejder, kampagner og på henvendelser fra kommuner

Høje Taastrup Kommune og Gentofte Kommune bemærker, at det bør fremgå af loven, at Banedanmark skal informere berørte borgere om gener, omfang og varighed.

Høje Taastrup Kommune og Gentofte Kommune bemærker igen i den supplerende offentlige høring, at det bør fremgå af lovforslaget, at Banedanmark skal informere berørte borgere. Gentofte Kommune bemærker endvidere i den supplerende offentlige høring, at de ønsker en beskrivelse af kommunernes rolle og mandat i dialogen med infrastrukturforvalteren.

Transportministeriet bemærker, at Banedanmark allerede i dag indgår i dialog med kommuner om støjende anlægsarbejder som en fast del af Banedanmarks projektforberejdelse. Banedanmark adviserer på større projekter naboer og andre interessenter om sine anlægsarbejder og mulige gener blandt andet via skiltning, udsendelse af breve og sms, informationsmøder mv. Dette må ligeledes forventes af infrastrukturforvalterne på privatbaner og bybaner.

Banedanmark arbejder herudover på en model for kommunikation målrettet naboer til de faste arbejdspladser. Endeligt er Banedanmark i løbende dialog med kommuner og borgere på baggrund af konkrete henvendelser om støj. Denne dialog vil fortsætte også efter vedtagelse af lovforslaget.

Transportministeriet har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.

2.2.4.5. Transportministerens udpegning af arbejdspladser og jernbaneinfrastrukturarbejder



Høje-Taastrup Kommune, Tårnby Kommune og Gentofte Kommune, henviser til, at den teknisk-økonomiske redegørelse for mulig støjreduktion, der fx påbydes efter miljøbeskyttelseslovens § 72 og indgår i kommunernes afgørelsesvirksomhed, bør finde anvendelse.

Høje Taastrup Kommune og Gentofte Kommune bemærker endvidere i den supplerende offentlige høring, at der for alle Banedanmarks støjende aktiviteter bør skulle udarbejdes en teknisk økonomisk redegørelse vedrørende mulighed for at nedbringe støj.

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

Transportministeriet bemærker desuden, at det er forventningen, at infrastrukturforvaltere, der ønsker arbejdsbaser udpeget af Transportministeriet, i den forbindelse skal redegøre for mulighederne for støjreduktion, den hidtidige dialog med den pågældende kommune samt vigtigheden af arbejdsbasen for togdriften, herunder hvorfor en alternativ placering af arbejdsbasen ikke vurderes hensigtsmæssig.

Transportministeriet henviser i øvrigt til tidligere nævnte dialog mellem infrastrukturforvalterne og kommunerne samt det forhold, at eksempelvis Banedanmark i dag modtager henvendelser fra kommuner og borgere vedrørende støj og på den baggrund har dialog med henblik på at identificere konkrete støjgener og vurdere mulighederne for støjmitigering. Denne dialog vil fortsætte også efter vedtagelse af lovforslaget.

Transportministeriet har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.

Freja Ejendomme og NREP bemærker, at det bør præciseres, at de udpegede områder i § 37 c, stk. 1 også bør omfatte eksisterende arbejdsplads- og/eller områder, hvor der endnu ikke er tilvejebragt et (nyt) plangrundlag for sådanne arbejdspladser og -baser.



Transportministeriet har på baggrund af høringssvaret fundet anledning til at justere lovforslagets bemærkninger, således at det præciseres, at Transportministeriets mulighed for at udpege områder både omfatter områder, hvor der er eksisterende arbejdspladser og/eller -baser, og områder, hvor der endnu ikke er tilvejebragt et plangrundlag for sådanne arbejdspladser og/eller -baser. Dette omfatter tillige tilfælde, hvor placering eller omfang af eksisterende arbejdspladser og/eller -baser skal ændres.

2.2.4.6. SMV- og habitatdirektiver

Tårnby Kommune og Odense Kommune bemærker, at der ikke er gennemført en miljøvurdering af lovforslaget.

Transportministeriet bemærker hertil, at lovforslaget ikke i sig selv vurderes at være omfattet af kravet om miljøvurdering af planer og programmer, jf. miljøvurderingsloven. I den forbindelse er vurderingen, at lovforslaget ikke udgør en betydningsfuld helhed af kriterier og fremgangsmåder for tilladelse og iværksættelse af projekter, der er omfattet af VVM-direktivets bilag I og II. Der er derfor ikke tale om en ramme for fremtidige anlægstilladelser.

Større anlægsprojekter, der vil blive omfattet af lovforslaget, er som udgangspunkt omfattet af VVM-direktivet. De pågældende anlægsprojekter vil derfor altid blive behandlet i overensstemmelse med dette direktiv. Dette betyder, at der er krav om, at projekterne underlægges enten en miljøkonsekvensvurdering (MKV) eller en MKV- screening, inden de kan udføres.

Transportministeriet har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.

2.2.4.7. Bybaner og privatbaner

Danske Regioner, Odense Letbane P/S, Aarhus Letbane I/S, Metroselskabet I/S, Hovedstadens Letbane, Movia og Lokaltog A/S ønsker sidestilling af infrastrukturforvaltere, så der ikke længere skelnes mellem statslige og ikke-statslige. Parterne bemærker, at regler om støj også bør omfatte dem.

Transportministeriet imødekommer forslaget, således at by- og privatbaner også omfattes af de foreslåede regler om støj. Transportministeriet har haft et justeret lovforslag i supplerende offentlig høring.



Lokaltog A/S, Metroselskabet, Hovedstadens Letbane, Odense Letbane P/S, Midtjyske Jernbaner og Green Cargo AB bemærker i den supplerende offentlige høring, at de er positive i forhold til justeringerne til støjbestemmelserne.

Transportministeriet bemærker hertil, at forslaget er imødekommet således, at bestemmelserne sikrer at infrastrukturforvaltere og operatører i højere grad får mulighed for at gennemføre den nødvendige fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen og togmateriellet ved fastsættelse af særskilte støjregler for jernbaneaktiviteter.

2.2.4.8. Etablering af tilsyn for støj m.v.

Odense Kommune og Kommunernes Landsforening (KL) efterlyser i sine høringssvar regler om tilsynsmyndighed i forbindelse med udpegning af arbejdsbaser og gennemførsel af støjende infrastrukturarbejder.

Høje-Taastrup Kommune, Gentofte Kommune og Odense Kommune anfører, at det er en stor forringelse af borgernes rettigheder/retssikkerhed, når klageadgangen fjernes.

Tårnby Kommune bemærker, at der ikke er "tradition for" at tilsidesætte allerede gældende lov eller dispensationer.

Kommunernes Landsforening (KL) bemærker i den supplerende offentlige høring, at problemstillingen angående støj er den samme, men at ændringen nu vil gælde et større område, og at det ikke er hensigtsmæssigt, at klageadgangen for støjende jernbaneinfrastruktur afskæres med lovforslaget.

Københavns Kommune bemærker i den supplerende offentlige høring, at det bør præciseres, hvem der som miljømyndighed skal håndhæve støjbestemmelserne.

Transportministeriet bemærker, at der er tale om offentlige institutioner eller offentligt ejede selskaber, som må forventes at leve op til reglerne, samt at disse etablerer og udfører den fornødne egenkontrol. Transportministeriet vurderer desuden ikke, at udpegning af en tilsynsmyndighed vil kunne bidrage hertil, men vil medføre yderligere bureaukrati.

Transportministeriet har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.



2.2.4.9. Miljøregler vedrørende støj

Kommunernes Landsforening (KL), Høje-Taastrup Kommune, Gentofte Kommune, Tårnby Kommune, DI Transport, Odense Kommune bemærker, at man tilsidesætter alle regler om miljø i støjbestemmelserne, og at man ikke udviser nok hensyn herved.

Transportministeriet bemærker, at lovteksten er blevet præciseret på baggrund af høringssvarene således, at det tydeliggøres, at det alene er miljøbeskyttelseslovens bestemmelser om støj, der fraviges. Ændringen af lovforslaget har været i en supplerende offentlig høring.

KL efterspørger en mere præcis definition af akutte og planlagte vedligeholdelsesprojekter samt mindre renoveringer.

Transportministeriet bemærker, at der med akutte og planlagte vedligeholdelsesprojekter samt mindre renoveringer tænkes på samtlige øvrige arbejder ved og på jernbaneinfrastrukturen, som ikke kan betragtes som større jernbaneinfrastrukturarbejder.

Transportministeriet har på den baggrund ikke fundet anledning til at ændre i lovforslaget.

DB Cargo Scandinavia A/S bemærker, at henvisning til batteritog og tog giver anledning til at forstå bestemmelsen sådan, at både passager- og godsmateriel er omfattet. Herudover bemærkes, at begrebet *terminalaktiviteter*, skaber uklarhed om, hvorvidt at også aktiviteter på kombiterminaler ønskes omfattet.

Transportministeriet har på baggrund af høringssvaret fundet anledning til at justere bestemmelsen, således at formuleringen "jernbanekøretøjer" nogle steder anvendes for tog.

Transportministeriet bemærker, at reglerne ikke har til hensigt at vedrøre kombiterminaler. Reglerne er målrettet opretholdelsen af funktionaliteten af infrastrukturen samt passagertogsdriften, herunder togdrift med batteritog.

I forhold til det af DB Cargo Scandinavia A/S i øvrigt fremhævede vedrørende passager- og godsmateriel, er det Transportministeriets vurdering, at begreberne fremstår forståelige i den kontekst, de indgår.



Flere høringsparter, herunder Tårnby Kommune, Freja Ejendomme, NREP og Glostrup Kommune, har anmodet om en definition eller præcisering af begrebet "arbejderpladser" og "arbejdsbarer" i relation til støjbestemmelser.

Transportministeriet bemærker hertil, at begrebet i lovudkastet er anvendt i relation til en bemyndigelsesbestemmelse til ministeren. En stram afgrænsning af begrebet vurderes at udgøre en unødigt begrænsning ikke mindst i lyset af udviklingen med større brug af tovejskøretøjer og indsatsen med etablering af påsætningssteder. Banedanmarks "Arbejdspladsarealer" er udpeget som nationale interesseområder, der er indtegnet under jernbaneanlæg (4.3) på Kort.Plandata.dk. Her kan kommuner m.v. gøre sig bekendt med data, da Kort.Plandata.dk er et arbejdsredskab ved såvel kommuneplanlægning som ved lokalplanlægning. Der vil blive taget stilling til, om dette også skal udvides til at omfatte eksempelvis centrale påsætningssteder i takt med, at disse etableres over de kommende år.

Københavns Kommune anfører i sit høringssvar, at anvendelse af "bolig" i den foreslåede § 37c, stk. 2 kan give anledning til fortolkningstvivl.

Københavns Kommune bemærker igen i den supplerende offentlige høring, at det bør præciseres, at anden støjfølsom anvendelse bør tilføjes til § 37 c, stk. 2.

Transportministeriet bemærker hertil, at der i planloven generelt anvendes begrebet "støjfølsom anvendelse". Lovforslaget justeres dermed på baggrund af høringssvaret således, at bestemmelsen også omfatter bolig og arealer til anden støjfølsom anvendelse.

2.2.5. Andet

DB Cargo Scandinavia A/S anfører, at anvendelsen af begrebet "beredskabsydelser", som i den nuværende jernbanelov fremgår af § 110a, og som med forslaget udvides til at omfatte andre infrastrukturforvaltere allerede med nuværende § 110a er blevet flertydig, idet der med ordet "beredskab" som anvendt i udkast til forslaget menes det, der tidligere omtaltes som "hjelpevognsydelser", imens "beredskab" i jernbanelovens kapitel 12 eller jernbanelovens § 2a, jf. den seneste ændring til jernbaneloven, ved lov nr. 753 af 20. juni 2025, har betydning i meget bredere forstand ift. virksomheders modstandsdygtighed overfor nødsituationer og ekstraordinære situationer.



Transportministeriet bemærker hertil, at ændringen foretages af hensyn til at fremtidssikre lovens ordlyd, såfremt at DSB som forvalter på S-banen i fremtiden ønsker at udbyde beredskabsydelser, kurser og uddannelser samt foretage opgaver i forbindelse med tredjepartsprojekter. Transportministeriet bemærker endvidere, at bestemmelsen vurderes at passe i den kontekst, den er skrevet, og at der herudover ikke er fundet anledning til at ændre i bestemmelsen.

Dansk Industri Transport (DI) bemærker, at Transportministeriet tillægger projekternes økonomi en betydelig vægt over hensyn til miljø- og støjforhold – og opfordrer til tværministerielt ”nysyn” på miljølovgivningen.

Transportministeriet bemærker, at lovforslaget har til formål at sikre, at fornyelsen og vedligeholdelsen af skinnenettet og visse aktiviteter på togene kan gennemføres i samme omfang, som det har været tilfældet hidtil, herunder at der kan arbejdes om aftenen og natten. Hvis ikke arbejderne kan gennemføres fra arbejdsbaser tæt på bykerne og også uden for dagtimerne, må spærningen af sporene for at få gennemført aktiviteterne i vidt omfang ske i løbet af dagen, og det vil i praksis umuliggøre en sammenhængende jernbanetrafik i Danmark. Dette er ikke en økonomisk udfordring for infrastrukturforvalteren, men vil blive en samfundsøkonomisk udfordring, hvis jernbaneinfrastrukturen skal fornyes og vedligeholdes om dagen, hvorved erhvervslivet vil opleve større trængsel og større vanskeligheder ved at få arbejdskraft og varer til og fra virksomhederne.

Danske Regioner bemærker vedrørende lov om elforsyning, at ændringen også bør gælde ikke-statslige infrastrukturforvaltere. Konkret har ”tre-i-en” løsningen (samme elforsyning dækker tog, bus og opladning af biler) vist sig administrativt vanskelig. Lokaltog A/S mener tilsvarende, at Lokaltog A/S og øvrige private infrastrukturforvaltere bør være ligestillet med statslige infrastrukturforvaltere og være undtaget ift. elforsyningsloven.

Transportministeriet bemærker hertil, at lov om elforsyning ikke finder anvendelse på Banedanmarks forsyningsaktiviteter, jf. jernbanelovens § 22, stk. 1. Dette hænger sammen med, at Banedanmark i medfør af jernbanelovens § 22, stk. 2, er forpligtet til at forsyne jernbanevirksomhederne, der ønsker at anvende elektrisk trækraft, med kørestrøm.

3. Lovforslaget i forhold til lovudkastet



I forhold til det udkast til lovforslag, der har været i høring, indeholder det fremsatte lovforslag følgende indholdsmæssige ændringer:

- § 2, stk. 3 er justeret, hvorefter opremsningen af bestemmelser, der vil blive undtages for bybaneoperatører, udvides til også at omfatte § 65, da denne bestemmelse henviser til §§ 66 og 68 og derfor korrekt bør indgå.
- I forslaget til § 2, stk. 9, er det tilføjet, at net der undtages i medfør af bestemmelsen, betegnes som lokalbanenet og lokalbaneoperatører.
- I de specielle bemærkningerne til § 2, stk. 7, som er en videreførelse af gældende § 2, stk. 5 uddybes beskrivelsen af gældende ret for privatejet jernbaneinfrastruktur.
- § 37 c, stk. 1 er justeret, så det fremgår, at bestemmelsen vedrører bolig og ”arealer til anden støjfølsom anvendelse”.
- §§ 37 c-d er justeret, så det fremgår, at infrastrukturen efter dialog med den pågældende kommune så vidt muligt skal søge at begrænse støjen.
- § 37 f er justeret, så bestemmelsen omfatter ”jernbanekøretøjer” i stedet for ”tog”.
- I de specielle bemærkninger til nr. 10 til § 37 c, stk. 1, er det tilføjet, at transportministerens mulighed for at udpege arbejdspladser og faste arbejdsbaser omfatter både områder, hvor der er eksisterende arbejdspladser og/eller -baser, og områder, hvor der endnu ikke er tilvejebragt et plangrundlag for sådanne arbejdspladser og/eller -baser. Dette omfatter tillige tilfælde, hvor placering eller omfang af eksisterende arbejdspladser og/eller -baser skal ændres.
- I de specielle bemærkninger til nr. 10 til § 37 c, stk. 1, er det tilføjet, at den foreslåede bestemmelse også omfatter nybyggeri til boliger og arealer til anden støjfølsom anvendelse som fx institutioner, skoler, kontorerhverv og hoteller.
- I de specielle bemærkninger til nr. 10 til § 37 f er det tilføjet, at den foreslåede bestemmelse er målrettet oprethol-



delsen af funktionaliteten af infrastrukturen samt passagertogsdriften, herunder togdrift med batteritog og således ikke omfatter kombiterminaler m.v.

- I de specielle bemærkninger til nr. 14 er der tilføjet uddybende bemærkninger om transportministerens beføjelse til at fastsætte regler om overdragelse af opgaver og certificering.
- I de specielle bemærkninger til nr. 15, 17 og 18 er det tilføjet, at der er foretaget ændringer med henblik på at rette op på tidligere fejlagtig henvisning til § 39 b.

Herudover er der foretaget ændringer af sproglig, redaktionel og lovteknisk karakter.