

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), lort@trm.dk. (lort@trm.dk.)
Fra: Michael Andersen (miandk@live.dk)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 08-07-2025 12:00

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej

Jeg kan se, at man gerne vil forenkle og effektivisere, og det kan jeg med stor begejstring støtte op om.

Jeg har fra flere sider hørt, at sikkerhedskravene på jernbaneområdet er meget strikse, og jeg kan ikke undlade at tænke, at måske er de for strikse nogle steder. Det håber jeg, at ministeriet kan finde nogle, der kan vurdere på betryggende vis.

Fx mener jeg, at det burde være muligt i højere grad, at lade lokofører køre "på sigt". Altså langsom kørsel, hvor lokoføreren ikke må køre hurtigere end vedkommende kan nå at stoppe toget, hvis der er noget uventet på sporet. På S-banen må lokoføreren efter hvad jeg har hørt oftere køre "på sigt". Det burde være muligt at sikre, at der er GPS udstyr i alle køretøjer, der findes på danske jernbaner, så BaneDanmark burde vide, hvilke køretøjer der er på strækningen mellem A og B. Jeg er opmærksom på at et tog skal bruge længere tid til at standse, så derfor kan man selvfølgelig ikke lade det køre med fuld fart. Selvom et tog kun kører 30-40 km/t "på sigt", så føles det bedre for passagererne at toget kører, og det er især frustrerende som passager, hvis man er fanget i et tog meget tæt på en station.

Et andet eksempel er når politiet spærrer skinner efter en ulykke. Jeg har hørt at de ofte spærrer flere spor, for "tænk nu hvis der kom et tog i det forkerte spor". Det er selvfølgelig uheldigt, hvis der kører et tog i det forkerte spor, men hvis det er en reel risiko, så har vi vel et meget større problem end at en betjent skal springe for livet. For hvis tog kan køre på et forkert spor uden at det bliver opdaget, så risikerer man jo frontalsammenstød. Måske man kunne give nogle fra BaneDanmark (trafiktårnet) muligheden for at nedlægge veto, hvis politiet spærrer for mange spor af?

Det er muligt, at I ikke kan nå at tage stilling til det allerede nu, men så kan det måske indgå i fremtidige overvejelser, eller også kan det indskrives i loven, at ministeren kan dispensere eller fastsætte nærmere regler osv. Hvis det ikke allerede er muligt med de nuværende regler.

Mvh.
Michael Andersen

Til: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Fra: Klaus Seneca Jensen (ksj@havarikommissionen.dk)
Titel: SV: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 11-07-2025 08:56

Til Transportministeriet

Havarikommissionen har gennemlæst Transportministeriets udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, og jeg kan herved oplyse, at Havarikommissionen ikke har nogen bemærkning til udkastet.

Med ønsket om en rigtig god sommer.

Med venlig hilsen

Klaus Seneca Jensen

Enhedsleder

Jernbaneenheden

Havarikommissionen

Accident Investigation Board Denmark

Jættevej 50A

DK-4100 Ringsted

Tlf.: +45 33 14 70 80

Mobil: +45 25 29 73 34

CVR: 25775910

e-mail: ksj@havarikommissionen.dk

www.havarikommissionen.dk

Medlem af
European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities



Medlem af
European Network of Rail Accidents National Investigation Bodies



Med reference til Luftfartsloven, EU forordning nr. 996/2010, EU forordning nr. 376/2014, Jernbaneloven samt EU forordning nr. 2016/679 (databeskyttelsesforordning) er denne korrespondance en del af Havarikommissionens sikkerhedsundersøgelser.

Derfor er denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer fortrolige og udelukkende bestemt til brug for den enkelte person eller for den navngivne enhed.

Hvis du ikke er den navngivne modtager, bør du ikke formidle, udbrede eller kopiere denne e-mail. Du bedes venligst straks meddele afsenderen via e-mail, at du har modtaget denne korrespondance ved en fejl og slette den fra dit system.

Vær desuden opmærksom på, at offentliggørelse, kopiering, distribution eller anden handling i henhold til indholdet af denne korrespondance er strengt forbudt.

Fra: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>

Sendt: 7. juli 2025 09:43

Emne: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

ADVARSEL: Denne e-mail er afsendt udenfor organisationen. Klik ikke på links eller åbn vedhæftninger, medmindre du genkender afsenderen og ved, at indholdet er sikkert.

WARNING: This email was sent from outside the organization. Do not click on links or open attachments unless you recognize the sender and know the content is safe.

Til høringsparterne, jf. vedhæftede høringsliste.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen

Konsulent

Kontrakt- og Banekontoret



Transportministeriet

Transportministeriet

Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

E-mail: trm@trm.dk

Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Danske Kørerlæreres Landsforbund (karsten_hansen@c.dk), PiaFroe@htk.dk (PiaFroe@htk.dk), allan911@gmail.com (allan911@gmail.com), dbnl@bane.dk (dbnl@bane.dk)
Fra: Peter Dzougov (peter.dzougov@gmail.com)
Titel: Underskrift indsamling imod lovforslaget til Høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 15-08-2025 09:47
Bilag: Underskriftsindsamling imod lovforslag 20250815.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transport ministeriet
Rette vedkommende

I forbindelse med at vi lokalt oplever store gener, fra en lokal læsseplads i Høje-Taastrup kommune under Bane Danmark, er det meget bekymrende med et lovforslag der yderligere undergraver grundejere og nærmeste naboers retslige rettigheder i forhold til gener fra arbejdspladser i en situation hvor vi som nærmeste naboer gennem 3 år oplever, at have kæmpet en kamp mod vejrmøller i forhold til skabelsen af tålelige miljøforhold hvad angår støj og støvgener fra en dårligt placeret læsseplads under Bane Danmark.

I den forbindelse vedhæfter vi nærmeste naboers underskriftindsamling mod et lovforslag som vi mener yderligere vil forværre borgernes rettigheder

Med venlig hilsen
Peter Dzougov
Formand Grundejerforeningen Fredensvænge, Taastrup
Fredensvej 28A
2630 Taastrup
Tlf 51883510
Mail. peter.dzougov@gmail.com

" og ." < og lcrt@trm.dk.>

Udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Underskriftsindsamling imod lovforslag om ophævelse af støjgrænser ved jernbanearbejder.

Vi, underskrevne borgere og beboere i de berørte områder, ønsker hermed at gøre kraftig indsigelse mod det aktuelle lovudkast fremlagt i høringen: "Forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB" – særligt § 37 c, der omhandler **støj- og støv**-grænser (eller mangel på samme) ved arbejdspladser og faste arbejdsbaser tilknyttet statens jernbaneinfrastruktur.

Lovforslaget giver transportministeren mulighed for at udpege områder, hvor de gældende miljøbeskyttelsesregler og grænser for både **støv og støj** ikke længere skal finde anvendelse. Det betyder i praksis, at der i dag- og aften timerne (kl. 07.00–23.00) ikke vil være nogen øvre grænse for støj, og at der selv om natten (kl. 23.00–07.00) kan tillades støjniveauer helt op til 70 dB – et niveau der markant overstiger, hvad der normalt betragtes som sundhedsmæssigt forsvarligt for boliger.

Vi mener, at dette forslag er uacceptabelt og udgør en alvorlig trussel mod beboernes trivsel, sundhed og retssikkerhed. **Støj- og støvforurening** i den skala, som lovforslaget tillader, kan have **store konsekvenser for søvn, luftveje, stressniveau og generel livskvalitet** – og det sker uden reelle krav om afbødende foranstaltninger eller inddragelse af de berørte borgere.

For at tydeliggøre problematikken omkring genernes mulige karakter vil vi underskrevne Grundejerne gerne fortælle om vores trængsler med Bane Danmarks fremgang og brug af deres arbejdspladser.

Siden sommeren 2022 har nærmeste naboer periodevis (flere måneder) slemt og i andre perioder mindre voldsomt, men konstant oplevet gener fra Frandsens plads ved Taastrup station for læsning af bl.a. stenskærver til brug for jernbanearbejder med voldsomme støj og støvgener fra læsning og kørsel med skærver, naboer der bor 30 meter fra pladsen oplever støjgener op til 90 DB og støv ud på fx havemøbler og grill, trods velmente forsøg fra Bane Danmark med at mindske støvgener med vanding af skærver. Disse gener fortsætter trods, mængder af klager fra nærmest naboer og også påbud fra Høje-Taastrups kommunes, hvor største udkomme har været at der aktuelt nu kun sjældent læses stenskærver ud over aftalte tidspunkt mellem kl. 07 til kl. 18. Der i næsten 1 år har været anlagt en alternativ større og mere øde beliggende læsseplads i kommunen, op til industriområde, oven i købet med gode tilkørselsveje for lastbiler der så ikke behøver køre igennem Taastrup by, som Bane Danmark - uvist hvorfor - endnu ikke har taget i anvendelse.

Vi opfordrer derfor til, at du skriver under og støtter denne indsigelse mod forslaget, så vi i fællesskab kan sende et klart signal til Folketinget og Transportministeriet om, at borgernes helbred og rettigheder ikke må tilsidesættes af administrative og økonomiske hensyn.

Skriv under – før det er for sent. Høringsfristen er 21. august 2025.

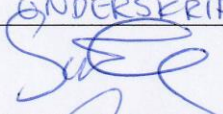
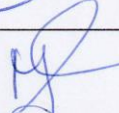
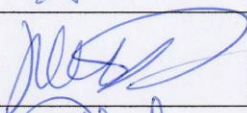
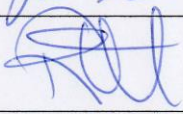
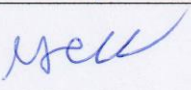
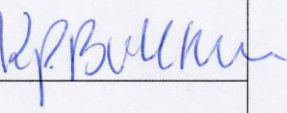
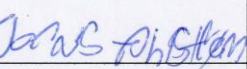
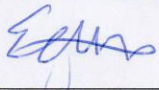
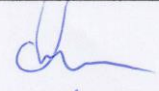
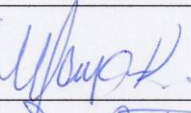
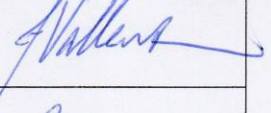
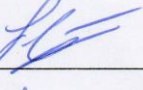
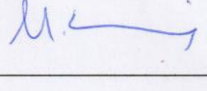
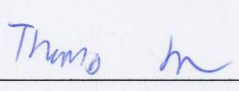
Med venlig hilsen

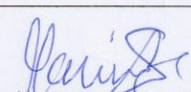
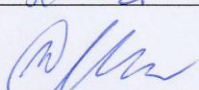
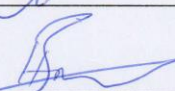
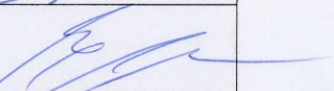
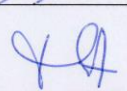
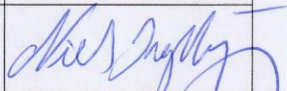
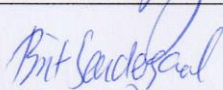
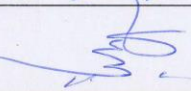
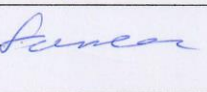
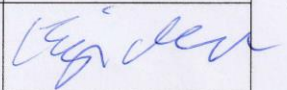
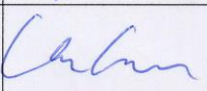
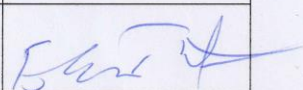
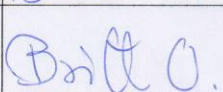
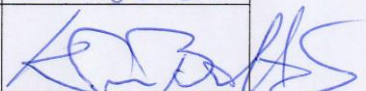
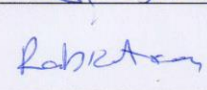
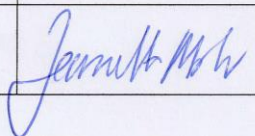
Allan Hansen	Karsten Hansen	Formand Peter Dzougov
Fredensvej 36	Fredensvej 38A	Fredensvej 28A
2630 Taastrup	2630 Taastrup	2630 Taastrup

På vegne af Grundejerforeningen Fredensvænge, Taastrup

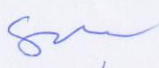
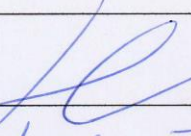
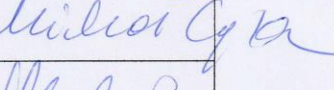
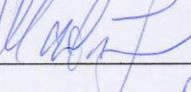
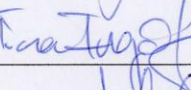
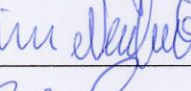
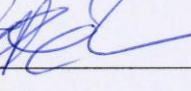
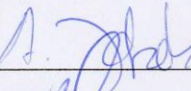
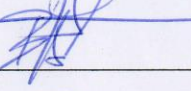
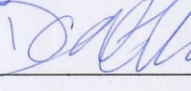
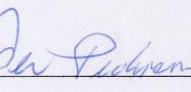
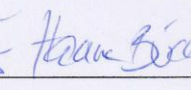
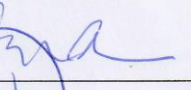
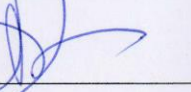
Nr.	Navn:	Adresse:	Dato:	Underskrift:
1	Rune Lundsgaard	Fredensvej 52 2630 Taastrup	19/7-25	
2	Malene Lundsgaard	Fredensvej 52 2630 Taastrup	19/7-25	
3	Berit Lydersen	FREDENSVJ 47 2630 TAASTRUP	19/7-25	
4	HENRIK LYDERSEN	— 11 —	19/7-25	
5	Poul Hansen	Fredensvej 39	19/7-25	

	Navn	Adresse	Dato	Underskrift
22	Cecilie Yonna Hansen	Vanløse Allé 62, 2.TH.	25.07.2025	C. Yonna
23	Alexander Bo Børme Hansen	Vanløse Allé 62, 2.TH., 2720 Vanløse	25/07 2025	Alex Bo
24	Esther Andersen	Vesterengen 2 3630 Tønder	25/7 25	Esther
25	Lilla Hauge	Vulungum 2 2630 Tønder	25/7 25	L. Hauge
26	Zunora Buu	Fredensvej 30 2630 Tønder	25/7-25	Zunora Buu
27	Maha Batt	Fredensvej 30 2630 Tønder	25/7 25	Maha Batt
28	John Nielsen	Fredensvej 30 2630 Tønder	25/7-25	John Nielsen
29	Charlotte Westergaard	Lille Digevej 2	25/7-25	C. Westergaard
30	Rehna Andersen	Lille Digevej 5	25/7-25	Rehna Andersen
31	Frank Foss	Lille Digevej 5	25-7 2025	Frank Foss
32	FREDERIK HAMMER	FREDENSVEJ 31	25/7 2025	Fredrik
33	Jeanne Hammer	Fredensvej 32	25/7 2025	Jeanne
34	MARIE LOUISE BRICH	HØRSHUSMINDEVEJ 12, ST. 2820	25/7 2025	Marie Louise
35	EMMA VILBERG	BACKEKROGEN 7 ST.TH 3460	26/7 2025	Emma
36	DITTE BAUN KERMUND	Kastaniebakken 8 3540 Lyng	26/7 -25	Ditte
37	Melina Hansen	Hjortholms Allé 5, st.th 2400 København	26/7 -25	Melina

	NAVN	ADRESSE	DATO	UNDERSKRIFT
38	Senia Freudendal	Holste brogede 1. 1th 2100 KBH Ø	26/7-25	
39	Michael Jessen	Bakkegårds Alle 6, 6000	26/7-25	
40	Jeanette Elkr	Bakkegårds Alle 6, 6000 Kolding	27/7-25	
41	Rikke Warner	Appelvænget 10c 4660 St-Heddinge	27/7-25	
42	Torben Hauze	Bauestokken 6 2630 Taastrup	27/7-25	
43	Kynte Sol Andersen	Bavnshøjvej 28 th 2	27/7-25	
44	Kiki P.R. Buchave Kiki P.R. Buchave	Laurbøsvænget 7. 6 th.	27/7	
45	Jonas Ahlstrøm	- / - / -	27/7	
46	Emil miken Nielsen	bindeledet 123	27/7	
47	Christian Andreasen	Storemøllevej 18 STTH	27/7	
48	Maja Petersen	Coat Adelerisgade 2. 2TV	27/07	
49		Danmarksvej 4	27/7	
50	Johanny Valentinsson	Fredensvej 34	28.07	
51	Søren Elgum	Fredensvej 25	28/7	
52	Villa Ljørring	Fredensvej 25	28/7	
53	Thomas Koch	Fredensvej 288	28/7	

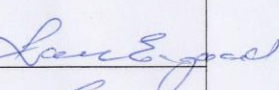
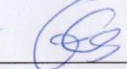
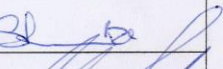
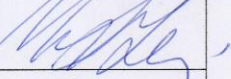
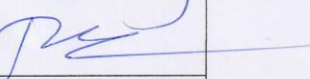
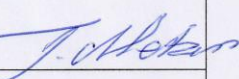
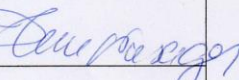
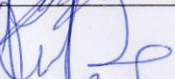
54	Mariah Libson	Fredensvej 98b	28/7	
55	Mohamed Ali	Fredensvej 23	28/7	
56	Hagir Al-Saeedi	Fredensvej 23	28/7	
57	MAX ANDERSON	FREDENSVEJ ²⁴ 26	28/7	
58	Ling Andersen	Fredensvej ²⁴	28/7	
59	Niels Ingstrup	Fredensvej 21	28.7	
60	BRIT SANDERGAARD	FREDENSVEJ 21	28/7	
61	Ali Abawi	Fredensvej 19	28/7	
62	Forouzan H Abawi	Fredensvej 19	28/7	
63	BIRGITTE STRATÉ BALTZER	— 11 — 22	28/7	
64	LARS AXBOE CASPERSEN	— 11 — 20	28/7	
65	Esm Tuf	— 11 — 18	28/7	
66	Britt Olsen	— 11 — 17	28/7	
67	Kim Bøtzer	Fredensvej 22	28/7	
68	Rabia Axelsen	Fredensvej 48	29/7	
69	Jeanette Molbak	Fredensvej 31	29/7	

	<i>Navn</i>	<i>Adresse</i>	<i>Hus nr.</i>	<i>underskrift</i>
70	Jacob Rasmussen	Rugvænget	24/26	Jacob Rasmussen
71	Anna Marie Jensen	Fredensvej 14	14.	Anna Marie Jensen
72	Camilla Nilsson	Ahornvej 4	1	Camilla Nilsson
73	Kitt Rener	Ahornvej	1	Kitt Rener
74	Marco Rosenberg	Ahornvej	1	Marco Rosenberg
75	Linda Kaye	Ahornvej	1	Linda Kaye
76	Ileyha Madsen	Ahornvej	1	Ileyha Madsen
77	Gul	Ahornvej	1	Gul
78				
79				
80				
81				
82				
83				
84				
85				

Nr.	Navn	Adresse	Dato	underskrift
86	Sofie Dyrhøus	Fredensvej 31.	29.07. 25	
87	Hennrik Dyrhøus	Fredensvej 31	29/7-25	
88	Michael Glac	Fredensvej 10	29/7	
89	Martin Jensen	Lille Digevej 1	29/7	
90	Tina Inge Jensen	Lille Digevej 1	29/7	
91	Line Neubert Hjuler	Fredensvej 11	29/7	
92	Kristian Neubert Hjuler	Fredensvej 11	29/7	
93	Anita Jørgensen	Fredensvej 9B	29/7	
94	Birger Axt	Fredensvej 9B	29/7	
95	Stig Mellem	Fredensvej 9a	29/7	
96	Dorte Vauk	Fredensvej 8	29/7	
97	Olav Pedersen	Fredensvej 8	29/7	
98	Hanne Birch	Fredensvej 6	29/7-2025	
99	Sørensen	Fredensvej 6	2025-07-29	
100	Larsen	Fredensvej 10	29/7-25	
101	Peter Drøge	Fredensvej 28A	31/7	

[Skriv her]

Nr. **navn** **adresse** **dato** **underskrift**

102	Rasmus Eriksen	lille digevej 6	29/7-25	
103	Michelle Eriksen	Lille Digevej 6	29/7-25	
104	Larsen Enggaard	Fredensvej 15A	29/7-25	
105	Gustaf Carlsen	Fredensvej 12	29/7-25	
106	Laura Andersen	Vestervej 58	10/8-25	
107	GS Stenka	Vestervej 62	10/8-25	
108	Madsen M.	- 17 - 60	10/8-25	
109	Thomas Zahner	Espensvej 10	10/8-25	
110	T. Jørgensen	Espensvej 12	10/8-25	
111	Eller Petersen	Espensvej 8	10/8-25	
112	Masmi Amel	Espensvej 6	10/8-25	
113	Sanne Jacobsen	Vestervej 52	10/8-25	
114	Rasmus Scheuer	Vestervej 145	10/8-25	
115	Thomas Pedersen	Vestervej 89	10/8-25	
116	Nicolaj Pedersen	Vestervej 91	10/8-25	
117	Amrad	Vestervej 93	10/8-25	

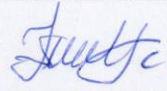
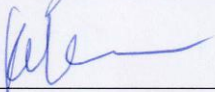
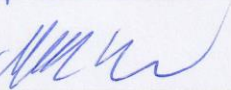
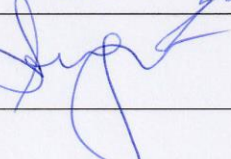
[Skriv her]

Nr. navn adresse dato underskrift

118	Nina Sivori	Vestervej	10/8/25	Nina
119	Robert Maantz	Vestervej 143	10/8-25	Robert
120	Lisbeth Nielsen	Vestervej 42	10/8-25	Lisbeth
121	Kirsten Müller	Espensvænge	10/8-25	Kirsten
122	Kamil Demiri	Vestervej 38	10/8-25	Kamil
123	Jan Hejlskov	Vestervej 44	10/8	Jan
124	Helena Jørgensen	Vestervej 48	10/8	Helena
125	Kenneth Rasmussen	Vestervej 48	10/8	Kenneth
126	Melike Demirli	Vestervej 36	10/8	Melike
127	Thomas B. Rasmussen	Søndermarksvej 4	10/8	Thomas
128	Taku Veda	Søndermarksvej 3	10/8	Taku
129	Stine Buttker	Søndermarksvej 10	10/8	Stine
130	Anne Christensen	Søndermarksvej 2		Anne
131	Frederik Damm	Fredensvej 45	11/8	Frederik
132	Michelle Damm	Fredensvej 45	11/8	Michelle
133	Bent Pedersen	Vestervej 32	11/8	Bent Pedersen

[Skriv her]

Nr. navn adresse dato underskrift

166	Ali Ismaili	Fredensvej 38B.	04/08. 2025	
167	Anhica Ismaili	Fredensvej 38b	4/8-25	Anhica Ismaili
168	Alex Steudel	Sthensvej 5b	7/8-25	Alex
169	REBECCA SINDING	Fredensvej 13	7/8-25	
170	Mathias Sinding	Fredensvej 13	7/8-25	
171	Tommy Juul	Vestervej 20	10/8	Tommy
172	Hann Sinding	Vestervej	6/8	Hann Sinding
173	R. Sinding	Vestervej 28	10/8	R. Sinding
174	Kristen H. Nilsen	Søndernærvej 8	10/8	Kristen
175	Beate Nilsen	Søndernærvej 8	10/8	Beate
176	Adina Lyda	Vestervej 27	10/8	Adina Lyda
177	Jan F. Pile	Vestervej 27	10/8	Jan F. Pile
178	Klaus Jø	VESTERVEJ 25	10/8	Klaus Jø
179	Lasse Jensen	Vestervej 25	10/8	Lasse
180	C. Svendsen	Vestervej 23	10/8	C. Svendsen
181	Sangeeta. S	vestervej 21	10/8	

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Fra: Steen Thyregod (steen.thyregod@gocollective.dk)
Titel: VS: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 15-08-2025 11:15
Bilag: Forslag til ændring af jernbaneloven og lov om DSB..docx; Høringsliste.docx; Høringsbrev - ekstern høring.docx; Tunnel Marking.txt;

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes GoCollective's høringssvar til det fremsendte Forslag til ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

GoCollective ser meget positivt på forslaget's tilpasninger og ensretninger af tilladt støjniveau fra jernbaneaktiviteter.

De nuværende tilladte støjgrænser giver udfordringer for GoCollective's værkstedsaktiviteter (vores værksted i Varde ligger tæt på bebyggelse) i.f.t. at kunne opretholde en god og effektiv togdrift – til gavn for alle kunderne.

De nye foreslåede tiltag, ændringer og ensretninger vil være med til at sikre – at GoCollective kan opretholde sin togdrift - ved optimal benyttelse af vores værkstedsfaciliteter.

Med venlig hilsen / Best regards

Steen Thyregod
Finance Manager

GoCollective | **M:** +45 2240 0482 | **E:** steen.thyregod@gocollective.dk | **W:** www.GoCollective.dk

GoCollective, Drewsensvej 1, DK-8600 Silkeborg, Danmark

This e-mail contains confidential information. If you are not the intended recipient or have received this e-mail in error, please notify the sender immediately and destroy this e-mail. Any unauthorized copying, disclosure or distribution of the material in this e-mail is strictly forbidden.

Fra: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>

Sendt: 7. juli 2025 09:43

Emne: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Nogle personer, der har modtaget denne meddelelse, modtager sjældent mails fra rhla@trm.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Til høringsparterne, jf. vedhæftede høringsliste.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen
Konsulent
Kontrakt- og Banekontoret



Transportministeriet

Transportministeriet
Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

E-mail: trm@trm.dk
Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk
www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Aarhus letbane - Info (info@aarhusletbane.dk), Sikkerhed (Sikkerhed@aarhusletbane.dk)
Fra: Søren Frølund Madsen (sfm@aarhusletbane.dk)
Titel: VS: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 20-08-2025 11:47
Bilag: Høringsbrev til udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB - Aarhus Letbane_20.08.2025.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej Randi, Gry, m.fl.

Hermed returneres Aarhus letbane I/S' høringssvar til fremsendte udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Venlig hilsen

Søren Frølund Madsen
Sikkerhedschef

Aarhus Letbane I/S
Thomas Koppels Gade 311
8000 Aarhus C
m: +45 28 69 14 03
e: sfm@aarhusletbane.dk
w: [letbanen.dk](https://www.letbanen.dk)



BRUG AF PERSONOPLYSNINGER OG INFORMATIONER

Indholdet af enhver e-mail adresse ret til modtageren er underlagt Aarhus Letbanes standardpolitik for privatliv. For information vedrørende Aarhus Letbanes e-mail-fortrolighed og specifikke oplysninger om virksomhedsregistrering og regulatorisk status, så besøg venligst <https://www.letbanen.dk/persondatapolitik/>

USE OF PERSONAL DATA AND INFORMATION

The contents of any email addressed to the receiver are subject to our standard policy of privacy. For information pertaining to Aarhus Letbane's email confidentiality and specific company registration and regulatory status information, please visit <https://letbanen.dk/privacy-policy/>

Fra: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>

Sendt: 7. juli 2025 09:43

Emne: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Til høringsparterne, jf. vedhæftede høringsliste.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen
Konsulent
Kontrakt- og Banekontoret



Transportministeriet

Transportministeriet

Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

E-mail: trm@trm.dk

Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk

www.trm.dk



Til Transportministeriet
Att. trm@trm.dk, grta@trm.dk, rhla@trm.dk og lcrt@trm.dk

Høringssvar til udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Aarhus Letbane ser meget positivt på udkast om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, for så vidt angår de ændringer der er motiveret af et ønske om afbureaukratisering og forenkling af regler og regulering.

Herunder oplystes en række bemærkninger til de enkelte punkter i udkastet til ændring af jernbaneloven. Såfremt bemærkningerne måtte give anledning til spørgsmål, så står Aarhus Letbane naturligvis klar til at uddybe synspunkterne yderligere.

Til nr. 1 - § 2, stk. 5:

Aarhus letbane I/S noterer sig følgende bemærkning, som ligger til grund for den foreslåede ændring:

”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.”

Aarhus letbane I/S har i dag præcis samme udfordring som Banedanmark og DSB, hvilket kan eksemplificeres ved 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.

Aarhus letbane I/S henstiller til at Transportministeriet også lader regelforenklingen omfatte øvrige bybaner, og ikke udelukkende S-banen, herunder fremtidens S-bane.

Til nr. 8 - § 30, stk. 1:

Aarhus Letbane I/S imødeser bemærkningerne til ændringerne, og vil i implementeringen gerne henlede opmærksomheden på bemærkningerne:

”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

Brev

Aarhus Letbane I/S
Thomas Koppels Gade 311
DK-8000 Aarhus C

CVR: 34704724
EAN: 5798002913088
info@aarhusletbane.dk
letbanen.dk

20 august 2025

taksationsmyndighedernes behandling af ekspropriationssagerne efter ekspropriationsprocesloven.”

Aarhus Letbane I/S er af den holdning at det vil være fordelagtigt, hvis ovenstående bemærkning, om at transportministeringen udelukkende skal foretage en generel vurdering af grundlaget for ekspropriationen og ikke en partshøring, kan indskrives direkte i lovteksten for dermed at undgå tvivl og risikoen for en langvarig proces.

Til nr. 10 - § 37 c:

Det er af største vigtighed, at ikke-statslige jernbaneinfrastruktur omfattes af denne tilføjelse.

Aarhus Letbane kigger ind i en række nye vedligeholdelsesprojekter i den nærmere fremtid, hvor de vil møde præcis samme støjproblematikker som Banedanmark og DSB vil på det statslige jernbanelnet.

Til nr. 10 - § 37 d:

Denne hjemmel er ligeledes vigtig for Aarhus letbane I/S, hvor jernbaneinfrastrukturarbejdernes primære formål oftest er for at opretholde infrastrukturens funktionalitet.

Henset til formålet med at nedbringe fordyrende elementer for ejerne, ser Aarhus letbane I/S det vigtigt, at denne tilføjelse også omfatter infrastrukturforvaltere ejet af region og kommune og ikke kun af Staten.

Såfremt det var intentionen, at kommunerne kunne dispensere for dette som myndighed for Aarhus Letbane, bemærkes det som væsentligt at infrastrukturforvalterne i hele Danmark får ensartet muligheder, hvorfor det anses som fordelagtigt at transportministeren varetager opgaven for alle (statslige og ikke-statslige) infrastrukturforvaltere, så sagsbehandlingen bliver ensartet.

Til nr. 10 - § 37 e:

Det bør præciseres at infrastrukturforvaltere i denne henseende også omfatter infrastrukturforvaltere ejet af region og kommune og ikke kun af Staten.

Til nr. 10 - § 37 f:

Aarhus Letbane I/S modtager dette forslag til ændring meget positivt. Det er en væsentlig omkostning for alle infrastrukturforvaltere at forsøge, at finde løsninger til støjreduktion, idet disse løsninger reelt ikke findes på markedet endnu.

Således skal det igen pointeres, at det er yderst vigtigt at Aarhus Letbane I/S som ikke-statslig infrastrukturforvalter og de øvrige baner ejet af region eller kommune omfattes af disse ændringer.

Venlig hilsen

Aarhus Letbane I/S

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Fra: Mie Mester (miem@kl.dk)
Titel: Høringssvar på udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 20-08-2025 11:01
Bilag: KL's høringssvar på forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.pdf;

Hermed KL's høringssvar på udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen
Mie Mester

Konsulent
Klima & Tværkommunalt Samarbejde



Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København

D +45 3370 3159
E MIEM@kl.dk

T +45 3370 3370
W kl.dk



NOTAT

Høringssvar på forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Dato: 19. august 2025

Sags ID: SAG-2025-03215
Dok. ID: 3606459

E-mail: MIEM@kl.dk
Direkte: 3370 3159

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 1 af 2

KL har modtaget høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB. Ved lovforslaget foreslås det, at Banedanmark kan gennemføre fornyelse og vedligeholdelse af statens jernbane med særskilte støjregler for jernbaneaktiviteter, hvis primære formål er opretholdelse af funktionalitet. Med lovforslaget ændres der ikke på karakteren af eller støjen fra jernbaneaktiviteterne, men alene på støjgrænserne.

KL takker for muligheden for at kommentere på lovforslaget. Det har ikke været muligt for KL at foretage en politisk behandling af høringssvaret inden for høringsperioden. Der tages derfor forbehold for den efterfølgende politiske behandling af høringssvaret.

KL forstår, at lovforslaget kan give lempelser ift. kommunernes planlægning, da der vil være færre støjgrænser, der skal overholdes. Dog finder KL det bekymrende, at miljøbeskyttelsesloven, støjgrænser, jordforureningslov og EU-lovgivning tilsidesættes. Lovforslaget vil desuden medføre, at mange borgere, som bor tæt op ad meget støjende arbejdsarealer kan blive ramt yderligere af støjgener.

Generelle bemærkninger

KL finder det uklart, i hvilket omfang de ændrede støjgrænser vil få konsekvenser for kommunernes planlægning. KL vil opfordre til, at ændringen ikke resulterer i en mere restriktiv praksis i forhold til statens tilsyn med kommunernes planlægning, som kan gøre lokal- og kommuneplanlægning langs banen mere kompleks og begrænse udviklingsmulighederne.

I den forbindelse er det vigtigt, at der skabes klarhed om, hvordan Banedanmark vil administrere de nye regler, og hvilke krav kommunerne fremover vil blive mødt med.

Specifikke bemærkninger vedr. § 37

KL oplever, at flere kommuner i dag er i dialog med Banedanmark omkring dokumentation af støjniveauet fra virksomhedsaktiviteterne og mulige støjdæmpende tiltag. Lovforslaget vil få betydning for kommunernes kompetence til at regulere infrastrukturforvalterens nuværende og fremtidige aktiviteter på og ved jernbanen efter støjgrænser og miljøbeskyttelsesloven. Forslaget tillægges tilbagevirkende kraft, hvorfor allerede meddelte dispensationer og støjgrænser til Banedanmark vil blive ophævet med lovforslagets vedtagelse. KL vil opfordre til, at ændringen ikke resulterer i store konsekvenser for borgeres bosætning langs banestrækninger med henblik på støjgrænser.



NOTAT

Dato: 19. august 2025

Sags ID: SAG-2025-03215
Dok. ID: 3606459

E-mail: MIEM@kl.dk
Direkte: 3370 3159

Weidekampsgade 10
Postboks 3370
2300 København S

www.kl.dk
Side 2 af 2

Jf. § 37 e, stk. 1 foreslås det, 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 medhør ikke finder anvendelse.

KL finder det uklart, hvordan akutte og planlagte vedligeholdelsesprojekter samt mindre renoveringer defineres, og der mangler tydeligere forklaring derpå i loven.

Derudover vil KL igen gøre opmærksom på, at det er bekymrende, at miljøbeskyttelsesloven tilsidesættes, særligt da jord langs jernbaner ofte kan være forurenet, hvor det vil være vigtigt med korrekt håndtering.

KL finder det uhensigtsmæssigt, at der med lovforslaget ikke vil være en miljømyndighed til at håndhæve § 37 c., herunder stk. 2 og 4, da alle klagerne efter forslaget vil blive håndteret direkte af transportministeren.

KL vil opfordre til, at der med lovforslaget skal udføres en teknisk redegørelse vedrørende mulighed for at nedbringe støj, før transportministeren kan træffe afgørelse jf. stk. 3 og 4. Dette vil stemme overens med, at kommunerne kræver denne med undersøgelsespåbud, før der vurderes, om det er proportionelt at kræve tiltag.

KL står til rådighed for uddybning af svaret.

Med venlig hilsen

Mie Mester
Konsulent, Klima og Tværkommunalt Samarbejde

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: diariet@sj.se (diariet@sj.se), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Fra: Alexandersson Gunnar (Gunnar.Alexandersson@sj.se)
Titel: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB - høringssvar fra SJ AB
Sendt: 20-08-2025 15:44
Bilag: 2025-08-20_Udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB_SJ høringssvar.docx; 2025-08-20_Udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB_SJ høringssvar.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej,

Härmed översändes SJ AB:s høringssvar avseende "Udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB" (2023-3007).

Svaret bifogas som Word-fil och som PDF.

Mvh,

Gunnar Alexandersson

Dr. Gunnar Alexandersson
Senior rådgivare reglering och internationella frågor

SJ AB
105 50 Stockholm
Besök: Vasagatan 10
Mobil: 070-003 69 77
Vi ses på [sj.se](https://www.sj.se), i vår app, på [Facebook](#), [Instagram](#) och [Linkedin](#)

SJ – För Sverige framåt

Från: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>

Skickat: den 7 juli 2025 09:43

Ämne: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Nogle personer, der har modtaget denne meddelelse, modtager sjældent mails fra rhla@trm.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Til høringssparterne, jf. vedhæftede høningsliste.

Se venligst vedhæftede høningsbrev og udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen
Konsulent
Kontrakt- og Banekontoret



Transportministeriet

Transportministeriet
Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
E-mail: trm@trm.dk

Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk
www.trm.dk



Datum: 2025-08-20
Er beteckning: 2023-3007
Vår beteckning: SJ-2025-0084
Handläggare: Gunnar Alexandersson
E-post: gunnar.alexandersson@sj.se

Mottagare:
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk

Udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB – høringssvar fra SJ AB

SJ AB (SJ) har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat dokument.

SJ har flera invändningar mot lagförslaget.

En av huvudpunkterna i lagförslaget är att definiera S-banen, liksom alla lokalbanor, som banor som inte hänger ihop med det nationella danska järnvägsnätet, så att de därmed kan undantas från rättsakterna i EU:s fjärde järnvägspaket. Både lokalbanorna och S-banen hänger dock i allra högsta grad ihop med resten av Danmarks järnvägsnät. Lagförslaget innebär därför i praktiken en möjlighet att ge DSB monopol på trafikeringsenheten av S-banen, i stället för att upphandla denna trafik i konkurrens så som det ursprungligen var tänkt. SJ anser att detta utgör ett missbruk av möjligheterna till undantag från EU:s rättsakter.

I samband med att S-banen byggs om till automatdrift går det att argumentera för att den inte är sammanlänkad med resten av Danmarks järnvägar. SJ anser emellertid att det är mycket olämpligt att samtidigt, så som föreslås i lagförslaget § 1, nr. 14, införa ett särskilt kapitel för S-banen som innebär att DSB blir infrastrukturförvaltare för denna bana, med uppdrag att utveckla fastigheter m.m.

En av de centrala målsättningarna med EU:s järnvägsagstiftning är att separera drift av tåg från förvaltning av infrastruktur. Det innebär att järnvägsföretag ska vara organisatoriskt och ekonomiskt åtskilda från de företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur. Genom att göra DSB till infrastrukturförvaltare på S-banen, samtidigt som företaget verkar i konkurrens med andra tågoperatörer på det nationella nätet (och på andra länders nät), etableras också nya möjligheter till korssubventionering mellan olika delar av företagets verksamhet. SJ anser därför att i det fall tågdriften på S-banen ska vara integrerad med förvaltningen av infrastrukturen bör hela verksamheten placeras i ett separat bolag, helt avskilt från DSB.

Monica Lingegård
VD SJ AB



Datum: 2025-08-20
Er beteckning: 2023-3007
Vår beteckning: SJ-2025-0084
Handläggare: Gunnar Alexandersson
E-post: gunnar.alexandersson@sj.se

Mottagare:
Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk

Udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB – høringssvar fra SJ AB

SJ AB (SJ) har beretts möjlighet att lämna synpunkter på rubricerat dokument.

SJ har flera invändningar mot lagförslaget.

En av huvudpunkterna i lagförslaget är att definiera S-banen, liksom alla lokalbanor, som banor som inte hänger ihop med det nationella danska järnvägsnätet, så att de därmed kan undantas från rättsakterna i EU:s fjärde järnvägspaket. Både lokalbanorna och S-banen hänger dock i allra högsta grad ihop med resten av Danmarks järnvägsnät. Lagförslaget innebär därför i praktiken en möjlighet att ge DSB monopol på trafikeringen av S-banen, i stället för att upphandla denna trafik i konkurrens så som det ursprungligen var tänkt. SJ anser att detta utgör ett missbruk av möjligheterna till undantag från EU:s rättsakter.

I samband med att S-banen byggs om till automatdrift går det att argumentera för att den inte är sammanlänkad med resten av Danmarks järnvägar. SJ anser emellertid att det är mycket olämpligt att samtidigt, så som föreslås i lagförslagets § 1, nr. 14, införa ett särskilt kapitel för S-banen som innebär att DSB blir infrastrukturförvaltare för denna bana, med uppdrag att utveckla fastigheter m.m.

En av de centrala målsättningarna med EU:s järnvägsagstiftning är att separera drift av tåg från förvaltning av infrastruktur. Det innebär att järnvägsföretag ska vara organisatoriskt och ekonomiskt åtskilda från de företag som förvaltar järnvägsinfrastruktur. Genom att göra DSB till infrastrukturförvaltare på S-banen, samtidigt som företaget verkar i konkurrens med andra tågoperatörer på det nationella nätet (och på andra länders nät), etableras också nya möjligheter till korssubventionering mellan olika delar av företagets verksamhet. SJ anser därför att i det fall tågdriften på S-banen ska vara integrerad med förvaltningen av infrastrukturen bör hela verksamheten placeras i ett separat bolag, helt avskilt från DSB.

Monica Lingegård
VD SJ AB

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Birgit Wirth (Birgit.Wirth@deutschebahn.com), oliver.gesche@deutschebahn.com (oliver.gesche@deutschebahn.com), Mogens Niese-Petersen (Mogens.Niese-Petersen@deutschebahn.com), sikkerhed (sikkerhed@deutschebahn.com)
Fra: Vibeke Richter (Vibeke.Richter@deutschebahn.com)
Titel: DB Cargo Scandinavias bemærkninger i forbindelse med offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 20-08-2025 15:27

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Hermed fremsendes DB Cargo Scandinavia A/S' (DBCS) bemærkninger til Transportministeriets høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, som sendt i høring den 7. juli 2025.

DBCS takker for muligheden for at kommentere på udkastet til lovforslaget og står gerne til rådighed med uddybende oplysninger, skulle der være spørgsmål til vores nedenstående bemærkninger.

Ad udkast til § 1, særligt side 41:

Som det fremgår på side 41 af udkast til forslaget under de specielle bemærkninger, i andet afsnit første sætning.

"[...] *Da S-banen udgør et særligt banesystem, vil der ikke køre gods på S-banens net.* [...]"

DBCS skal i den forbindelse gøre opmærksom på sporforholdene i Hillerød, at DBCS på samme måde som Lokaltog, krydser S-banen. For DBCS' vedkommen som led i kørsel med godstog til og fra Frederiksværk. Konsekvens af en ordret læsning af bemærkningerne til § 1, vil efter lovens ikrafttræden forhindre DBCS i at kunne betjene fx godskunder nord for Hillerød.

Ad udkast til nr. 1 § 2, stk. 8 og 9:

DBCS anerkender ønsket om deregulering af hensyn til lettelse af administrative og økonomiske byrder. Vi skal i den forbindelse dog tillade os at gøre opmærksom på at eksempelvis DBCS blandt andet befarer privatbanernes infrastruktur som led i driften af jernbanevirksomhed som godsoperatør. Bemyndigelse til fastsættelse af enklere krav bør af den grund tage hensyn til at jernbaneinfrastrukturen teknisk, også efter deregulering, bør skulle overholde kravene til både kanaltildeling til godstrafikken og sikre at kunne bære det noget tungere godstrafik, idet godsvirksomhederne ellers alene ville kunne trafikere BDK infrastrukturen, hvilket ville betyde en markant markedshindring for godstrafik på jernbanen i Danmark.

Ad § 37f:

DBCS har med interesse læst udkastene til forslagene til §§ 37a – f, med særligt fokus på § 37f, der vil få direkte betydning for DBCS' drift af jernbanevirksomhed som godsoperatør og i forhold til terminaldriften.

DBCS anerkender ministerens initiativ i udkastet til forslaget med henblik på forenkling og de tydelige omfattende hensyn til støtte af alle aktiviteter der er nødvendige for at sikre en smidig jernbanedrift også for godsoperatører.

I den forbindelse har DBCS dog noteret sig, at selve udkastet til lovteksten i § 37f, ikke omtaler terminal- eller værkstedsaktiviteter eksplicitte, og at der alene omtales "tog" som værende det omfattede materiel.

Ifht begrebet "tog"

Et tog er et i jernbaneverdenen veldefineret begreb, jf. SR: " *Et tog er trækraftenhed/-er med eller*

uden tilkoblede jernbanekøretøjer, der er tildelt et for døgnet unikt tognummer og en køreplan mellem mindst to togfølgestationer."

Rullende materiel der befinder sig på terminaler eller på værkstedsområder har ikke et tognummer. Ifølge SR ville dette materiel skulle forstås som fx "Rangertræk" som "*Trækkræftenhed med eller uden tilkoblede køretøjer, der rangerer under en rangerleders ansvar.*"

Der kan derfor være tvivl om brug af begrebet "tog" i udkastet til forslag til § 37f, fuldt ud bidrager til opnåelse af ministerens udmærkede intentioner, som oplyst på side 10, i afsnit 2.3.

I forlængelse af denne bemærkning tillader DBCS sig at bemærke, at det kan ses som manglende kongruens, når de af bestemmelsen omfattede områder og jernbanekøretøjer omtales på flere forskellige måder i udkastet. I selve bestemmelsen er der tale om såvel "batteritog" og "tog", ligesom nederst på side 53 under de generelle bemærkninger, imens det øverst på side 54 ser ud til at fokus er på batteritog.

Formuleringen på side 23, næstsidste afsnit under pkt. 2.3, giver indtrykket af i de generelle bemærkninger, at der med "tog" i bestemmelsen alene er tænkt på hensyn til passagertog, imens der i 2. afsnit på side 54 under de specielle bemærkninger benyttes en mere hensigtsmæssig, bredere og favnende formulering for det omfattede jernbanemateriel:

"[...] Materiel til brug for både passager- og godstransport samt arbejdskøretøjer – fx hensatte troljer eller tog i depotspor før- og efter parkering [...]"

DBCS tillader sig derfor at gå ud fra, at det er hensigten at både passager og godsmateriel menes omfattet af bestemmelsen.

Ift "terminalaktiviteter"

DBCS noterer sig at begrebet terminalaktiviteter på blandt andet side 10 i udkastet til forslaget, benyttes i forståelsen af depot- og værkstedsvirksomhed og ikke i den for godsoperatører almindelige forståelse af kombiterminaler. Det lader til at hensigten er at også aktiviteterne på kombiterminalerne ønskes omfatte med dette initiativ, men dette kan ikke læses tydeligt af udkastet.

Bemærkningerne – såvel de generelle som de specielle er naturligvis fortolkningsgrundlag og dermed del af loven, men det kunne overvejes om den i udkastet til forslag valgte begrebsverden er dækkende for ministerens udmærkede intention.

Afsluttende bemærkninger

Anvendelsen af begrebet "beredskabsyndelser", som i den nuværende Jernbanelov fremgår af § 110a, og som med forslaget udvides til at omfatte andre infrastrukturforvaltere allerede med nuværende § 110a, blevet flertydig, idet der med ordet "beredskab" som anvendt i udkast til forslaget menes det der tidligere omtales som "hjælpevognsyndelser", 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 i forhold til virksomheders modstandsdygtighed overfor nødsituationer og ekstraordinære situationer.



Cargo

Med venlig hilsen | Kind regards | Mit freundlichen Grüßen

Vibeke Richter

Legal Advisor & Safety Coordinator
Safety Management

DB Cargo Scandinavia A/S
Spotorno Allé 12, DK-2630 Taastrup

E-mail Vibeke.Richter@deutschebahn.com | Mobile: +45 42142358 | Website www.dbcargo.com/dk

Fra: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>

Sendt: 7. juli 2025 09:43

Emne: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Du får ikke ofte mails fra rhla@trm.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Til høringsparterne, jf. vedhæftede høringsliste.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen

Konsulent

Kontrakt- og Banekontoret



Transportministeriet

Transportministeriet

Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

E-mail: trm@trm.dk

Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk

www.trm.dk

[Pflichtangaben anzeigen](#)

Nähere Informationen zur Datenverarbeitung im DB-Konzern finden Sie hier:

<https://www.deutschebahn.com/de/konzern/datenschutz>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Fra: Frank Helner Venset (fv@frejaejendomme.dk)
Titel: Forslag til Lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB - Høringssvar fra Freja Ejendomme og NREP_2025.08.20
Sendt: 20-08-2025 15:25
Bilag: Forslag til Lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB - Høringssvar fra Freja Ejendomme og NREP_2025.08.20.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Herved fremsendes fælles høringssvar vedr. Forslag til Lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, fra Freja Ejendomme og NREP

Med venlig hilsen

Frank Helner Venset
Udviklingschef

FREJA EJENDOMME A/S
GAMMEL KONGEVEJ 60, 15.
1850 FREDERIKSBERG C

TLF +45 3373 0826

MAIL FV@FREJAEJENDOMME.DK
WEB FREJAEJENDOMME.DK

TILMELD DIG VORES [NYHEDSBREV](#)
FIND OS PÅ [LINKEDIN](#)

[Læs ny udgave af Freja Magasinet her](#)

Når Freja Ejendomme behandler **personoplysninger** om dig, sørger vi for, at oplysningerne behandles i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens krav. Læs om selskabets behandling af personoplysninger og dine rettigheder her: [Persondatapolitik](#)

Denne e-mail kan indeholde fortroligt materiale, der kun er beregnet for adressaten, og må ikke udleveres eller kopieres til uvedkommende. Har du ved en fejltagelse modtaget denne e-mail, bedes du venligst omgående meddele Freja Ejendomme A/S dette pr. telefon 3373 0800.

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

20. AUGUST 2025

Sendt til: trm@trm.dk, grta@trm.dk, rhla@trm.dk og lcrt@trm.dk.

Høringssvar – Forslag til Lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Tak for muligheden for at afgive høringssvar til det fremsatte lovforslag.

Ved at indføre mulighed for at fastsætte særskilte støjregler for blandt andet arbejdspladser og faste arbejdsbaser knyttet til statens jernbaneinfrastruktur bidrager lovforslaget positivt til at skabe tydelige rammer for byudvikling tæt ved jernbanen i byer, hvor der er en nødvendig tilstedeværelse af sådanne arbejdspladser og arbejdsbaser.

Ved lovforslagets § 1, nr. 10 foreslås tilføjet en ny bestemmelse i jernbanelovens § 37c, stk. 1, hvorefter 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.

Med henblik på at sikre klarhed om Transportministerens rammer for udpegning i medfør af den foreslåede bestemmelse i jernbanelovens § 37c, stk. 1, opfordrer vi til, at det i bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 10 (for så vidt angår den foreslåede bestemmelse i § 37c, stk. 1) præciseres, at ministerens mulighed for at udpege områder, hvor Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser ikke skal overholdes, omfatter både (a) områder, hvor der *er* eksisterende arbejdspladser og/eller -baser, og (b) områder, hvor der *endnu ikke er* tilvejebragt et (nyt) plangrundlag for sådanne arbejdspladser og/eller -baser (eller hvor placering eller omfang af eksisterende arbejdspladser og/eller -baser skal ændres).

Dette vil bidrage til, at kommunerne i planlægningen for tilvejebringelse af nyt plangrundlag for byudviklingsområder tæt ved jernbanen kan anvende det rette grundlag, således at der tages behørigt højde for områdets støjforhold, herunder eksisterende eller fremtidige arbejdspladser og/eller -baser. Præciseringen af, at udpegning kan ske inden nyt plangrundlag er tilvejebragt, vil medvirke til at sikre tydelige rammer for kommunernes planlægning. Præciseringen foreslås også indsat i lovbemærkningernes afsnit om Jernbanebyen.

Præciseringen er desuden i overensstemmelse med et af lovforslagets formål – nemlig at understøtte en bedre sammenhæng mellem jernbanen og byudvikling og muliggøre byudvikling tæt ved jernbanen. Præciseringen udvider ikke rammerne for den bemyndigelse, som gives til

Transportministeren ved lovforslaget, idet den støj, som udledes fra et udpeget område, i alle tilfælde først opstår, når arbejdspladserne og/eller -basen er etableret.

Med venlig hilsen

Frank Helner Venset
Udviklingschef, Freja Ejendomme

Martin Schultz Nielsen
Investment Director, NREP

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Rasmus Vanggaard Knudsen (rasmuskn@htk.dk), Lars Christensen (LarsCh@htk.dk), Arne Schøller Larsen (ArneLar@htk.dk), Lone Najbjerg Andersen (LoneAn@htk.dk)
Fra: Pia Ransborg Frøslev (PiaFroe@htk.dk)
Titel: Høringssvar til udkastet til lovforslag om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 20-08-2025 14:47
Bilag: Høringssvar.pdf;

Til Transportministeriet, Frederiksholms Kanal 27 F, 1220 København K

Høje-Taastrup Kommune fremsender hermed vores høringssvar til udkastet til lovforslag om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, offentliggjort på Høringsportalen den 7. juli 2025. Se vedlagt PDF.

Venlig hilsen

Pia Ransborg Frøslev
Civilingeniør



By- og Miljøcenter
BMC - Miljøafsnittet
Rådhusstræde 1
2630 Taastrup
Telefon: 43591000
Direkte: 43591240
www.htk.dk
PiaFroe@htk.dk



Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Sendt via trm@trm.dk; grta@trm.dk; rhla@trm.dk; lcrt@trm.dk

BMC - Natur og Miljø

Høje-Taastrup Kommune
Rådhusstræde 1
2630 Taastrup
Tlf: 43591000
www.htk.dk

Dir.tlf.: +4543591240
Email: PiaFroe@htk.dk

20-08-2025

Ekspeditionstid:
Mandag - Onsdag 10.00 - 14.30
Torsdag 10.00 - 17.00
Fredag 10.00 - 13.30

Høringssvar. Forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Høje-Taastrup Kommune fremsender hermed vores høringssvar til udkastet til lovforslag om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, offentliggjort på Høringsportalen den 7. juli 2025 med høringsfrist den 21. august 2025. Vi har både en kritik af selve høringsprocessen og bemærkninger til selve lovforslaget.

Kritik af høringsprocessen

Det er efter vores vurdering ikke rimeligt, at lovforslaget alene er sendt til Kommunernes Landsforening og ikke direkte til landets kommuner, da det i væsentlig grad berører kommunernes borgere. Det er desuden problematisk, at forslaget er offentliggjort i sommerferien, og at det ikke fremgår af overskriften, at ændringerne vedrører støj, miljø- og naturforhold. I følgebrevet til Kommunernes Landsforening nævnes kun, at forslaget omhandler "fastsættelse af særskilte støjregler for jernbaneaktiviteter" i forbindelse med vedligeholdelse og fornyelse af statens jernbane. Vi mener, at følgebrevet klart burde informere om, at flere jernbaneaktiviteter ikke længere vil være omfattet af miljøbeskyttelsesloven, og at kommunerne dermed ikke længere vil være myndighed.

Bemærkninger til selve forslaget (§ 37 c, § 37 d, § 37 e og § 37 f)

Det er bekymrende, at forslaget fritager en række aktiviteter fra bestemmelser i miljøbeskyttelsesloven. Dermed fjernes ikke kun støjregulering, men også anden relevant miljølovgivning, herunder miljøkrav fastsat af EU.

Lovbemærkningerne angiver, at forslaget ikke vil få konsekvenser for naturen. Det er vi uenige i. Når aktiviteterne ikke længere er omfattet af miljøbeskyttelsesloven, vil beskyttelsen af grundvand, overfladevand og natur blive svækket, hvilket kan få negative konsekvenser for sundhed, miljø og natur. Der henvises heller ikke til EU's miljøkrav, selvom disse er relevante. Vi har f.eks. i nyere tilladelser stillet vilkår om hensyn til flagermus.

Lovbemærkningerne anfører også, at støjniveauet ikke vil ændre sig. Det er vi heller ikke enige i. Når støjgrænser fjernes eller hæves, og der ikke længere er en ekstern miljømyndighed (kommunen), vil det uundgåeligt føre til mindre hensyn og dermed øget støj i boligområder.

Kommunerne har hidtil haft mulighed for at regulere støj fra jernbaneaktiviteter, herunder at stille undersøgelsespåbud og kræve teknisk-økonomiske redegørelser for mulig støjreduktion. Dette har sikret proportionale afgørelser og været et vigtigt grundlag for dialog mellem Banedanmark og kommunerne.

Sagsbehandler
PiaFroe

DokLøbenr
116168/25

Sagsløbenr
25/12884

Det er vores vurdering, at vi i kommunerne i høj grad tilgodeser behovet for at vedligeholde jernbanen i vores sagsbehandling, da vi har stor interesse i at fremme både godstransport og pendlertrafik. Af nævnte årsager anbefaler Høje-Taastrup Kommune, at § 37 c, § 37 d, § 37 e og § 37 f i lovforslaget ikke vedtages. Hvis lovforslaget alligevel vedtages, mener vi at der er behov for følgende ændringer:

Vi anbefaler, at det fremgår af loven, at der for alle Banedanmarks støjende aktiviteter berørt af lovforslaget skal udarbejdes en teknisk økonomisk redegørelse vedr. mulighed for at nedbringe støj, så ministerens afgørelser om støjtiltag bliver proportionale og de berørte borgere kan få indsigt i baggrunden for ministerens afgørelse. Tiltag kan f.eks. være støjskærme, haller omkring støjende aktiviteter eller regulering af tidspunkter og placering af støjende arbejde. Kommunen skal være høringspart, når ministerens afgørelser varsles.

Det bør herudover fremgå af loven, at Banedanmark skal informere berørte borgere om gener, omfang og varighed. I lovbemærkningerne er der udtrykt et ønske om dette og vi vurderer, at det derfor også bør fremgå af lovgivningen.

Endelig skal støjgrænserne reduceres af hensyn til naboernes sundhed, og jernbaneaktiviteterne skal ikke fritages for miljølovgivning, som ikke omfatter støj.

Vi finder det i øvrigt principielt urimeligt over for borgerne, at nyere lokalplaner og miljøgodkendelser for Banedanmarks pladser er givet med udgangspunkt i gældende støjgrænser, som nu fjernes uden mulighed for, at naboer kan klage over ændringerne.

Vi tillader at dette høringssvar, herunder afsenders navn og adresse, kan offentliggøres, herunder offentliggøres på Høringsportalen.dk og Folketinget.dk.

Med venlig hilsen



Rasmus Vanggaard Knudsen
Direktør

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Fra: Morten Brønnum Andersen (MORBA@regioner.dk)
Titel: Høringssvar - høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 20-08-2025 16:02

Kære Gry, Randi og Lucas

Ang. høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB:

Generelle bemærkninger

Danske Regioner bakker op om, at Transportministeriet med lovforslaget bl.a. ønsker at understøtte de muligheder, som EU-reguleringen giver for at undtage lokale og regionale strækninger, herunder privatbaner, fra dele af EU-reguleringen, anvendes i højere grad end hidtil. Dette med henblik på at kunne reducere kompleksiteten og muliggøre simple løsninger og processer, som kan nedbringe de høje omkostninger til jernbanen. Det er positivt, at lovforslaget anføres at indgå som led i en række af initiativer på Transportministeriets område, der skal medvirke til at muliggøre en billigørelse af jernbanen samt nedbringe det forventede efterslæb på jernbaneinfrastrukturen, som følge af stigende omkostninger til fornyelse og vedligehold.

Danske Regioner er bekendte med, at regionale baneselskaber afgiver høringssvar og heri kommer med forslag til tilpasninger baseret på lokale og regionale erfaringer – bl.a. om følgende:

- Sideløbende af infrastrukturforvaltere så der ikke længere skelnes mellem statslige og ikke-statslige.
- Støjgrænser – der ses positivt på lempelserne omkring batteritog samt øvrige lempelser af støjgrænse, og der efterlyses fælles nationale godkendelseprocedurer.
- Bybaneregler – der gøres opmærksom på MJBA også har godsdrift, hvorfor det ene ikke må stille sig i vejen for det andet.
- Vedr. lov om elforsyning – bør også gælde ikke-statslige infrastrukturforvaltere. Konkret har "tre-i-en" løsningen (samme elforsyning dækker tog, bus og opladning af biler) vist sig administrativt vanskelig

Danske Regioner indgår gerne i videre dialog med ministeriet om muligheden for at nedbringe omkostningerne til at drive banerne

I forlængelse heraf skal bemærkes, at Danske Regioner i [indspil](#) til ekspertudvalgets fase 2 om økonomi og takster foreslog, at Transportministeriet og Danske Regioner går i dialog om afdækning af mulige synergieffekter ved øget samarbejde om bl.a. fælles indkøb, rammeudbud og koordinering af drift.

Spørgsmål vedr. Ten-T-krav

Gives Transportministeriet med dette lovforslag bemyndigelse til at fritage privatbaner og regionalbaner for Ten-T-krav om fx signalsystem, elektrificering m.m. Region Nordjylland bemærker, at der i givet fald vil være en risiko for, at man dermed udvander eller mister de fordele knyttet til at være del af Ten-T-hovedstrækning fra Hirtshals – bl.a. i relation til sammenhængen ift. gods i transit og mulighederne for godstransport via BDK-sporet til Hjørring og videre via privatbanesporet til Hirtshals. Det vil samtidig reducere muligheden for at ansøge om EU-midler mhp. at leve op til krav til Ten-T-strækning relateret til signalsystem, elektrificering m.m.

Ang. TSI og tilgængelighed

Transportministeriet kommer ind på spørgsmålet om TSI på side 24 i høringsmaterialet – bl.a. om verificering ved 3. part:

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.

Danske Regioner var sidste år i kontakt med Trafikstyrelsen ang. en opdatering 'Den danske gennemførelsesplan for TSI PRM'

Hidtil var udgangspunktet, at hvis der over en periode er +1.000 på/afstignere ved en station eller ruten er længere end 50 km/der er 50 km til station der lever op til TSI PRM, så vil man være omfattet af reglerne. Meldingen fra Trafikstyrelsen sidste år var, at tolkningen var ændret til, at "Al infrastruktur (herunder stationer) på Unionens jernbanenet (dvs. det regionale net i Danmark) og de køretøjer, der kører herpå, er omfattet af TSI'erne. Om en station har + 1.000 daglige på-/afstigninger er kun afgørende for prioriteringsreglen.

Konklusionen er, at alle lokalbanernes stationer og køretøjer er omfattet af TSI PRM og skal ved opgradering og fornyelse (eller ved indkøb af nyt materiel eller etablering af nye stationer og perroner) opfylde TSI PRM. Hvis en station har få daglige passagerer (under 1.000) skal der dog ikke etableres elevatorer eller ramper. Stationen er dog fortsat omfattet af TSI PRM og skal opfylde denne."

Denne ændring har så vidt vides ikke baggrund i lovændring, men en ændret tolkning, og det kan overvejes, at kravet om TSI for mindre stationer overvejes.

Danske Regioner bemærkede sidste år overfor Trafikstyrelsen, at hvor der i Infrastrukturplan 2035 var afsat midler til fremme af tilgængelighed ved de statslige baner, så er der ikke på samme måde afsat midler til lokale baner

Den ændrede tolkning kan potentielt få store økonomiske konsekvenser for de lokale og regionale baner og forekommer ikke at være proportionalt ift. den nytte den afstedkommer.

Med venlig hilsen

Morten Brønnum Andersen
Chefrådgiver



Danske Regioner
Dampfærgevej 22
2100 København Ø

T 23 20 61 31

E morba@regioner.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Jørgen Sprogø Petersen (jspp0909@gmail.com), Lone Billehøj (billehoj@hotmail.com)
Fra: Rikke Stampe Wesch (F07X@kk.dk)
Titel: Vesterbro Lokaludvalgs bemærkninger til Høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 21-08-2025 10:09
Bilag: 2025-0254324-1 Bemærkninger fra Vesterbro Lokaludvalg vedr. Høring over udkast til fors 63931579_48349250_0.pdf;

Til Transportministeriet.

Vedlagt er bemærkninger fra Vesterbro Lokaludvalg til *Høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB*.

Vesterbro Lokaludvalg vedtog bemærkningerne på Lokaludvalgets ordinære møde d. 20. august 2025.

Afsenders navn og adresse til offentliggørelse:

På vegne af Vesterbro Lokaludvalg
Lone Billehøj, forperson
Vesterbro Lokaludvalg
Ingerslevsgade 44
1705 København V

Med venlig hilsen

Rikke Stampe Wesch
Sekretariatsleder
Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen

Ingerslevsgade 44
1705 København V

Mobil 6037 9460
E-mail f07x@kk.dk
EAN 5798009800473

Læs om, hvordan Økonomiforvaltningen behandler personoplysninger (åbner på kk.dk)

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg
Økonomiforvaltningen



Bemærkninger fra Vesterbro Lokaludvalg vedr. Høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Vesterbro Lokaludvalg kigger normalt ikke i Høringsportalen efter lovforslag fra Transportministeriet. Men vi er talerør for de nuværende og kommende beboere på Vesterbro, som bl.a. rummer de store jernbaneområder ved Hovedbanegården og den kommende Jernbanebyen, så vi kiggede lige.

Lovforslaget søger at skabe gode rammer for, at vores jernbane-infrastruktur kan vedligeholdes og udvikles. Det er afgørende vigtigt – og det kan vi kun bakke op om. Vi er på Vesterbro også glade og meget stolte over, at vores bydels historie er så nært knyttet til jernbanen. Så overordnet finder vi, at det er en vigtig lov. Men...

Vi kiggede lige efter, hvordan ministeriet har tænkt sig at håndtere den konflikt, som viste sig i den yderste time op til den endelige vedtagelse af lokalplanen for Jernbanebyen?

Vi læser det sådan: der gives carte blanche til at larme ved infrastrukturarbejder. Skal man skifte spor og udvide el-driften, så kommer det til at larme, når man skal skabe sådanne samfundsmæssige forbedringer. Men ikke alene det – lovforslagets §37c siger, 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 skal finde anvendelse."

Der står videre: " For de udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser... 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

14. august 2025

Sagsnr.
2025-0254324

Dokumentnr.
2025-0254324-1

Sagsbehandler
Rikke Stampe Wesch

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg

Ingerslevsgade 44
1705 København V

EAN nummer
5798009800473

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg Bemærkninger fra Vesterbro Lokaludvalg vedr. Høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB. 2/3

udsættes for ved bopælens mest støjbelastede bygningsfacade, ikke overstige 70 dB.”

Og hvis det er svært at lade være med at larme efter kl. 23, så hedder det endvidere ”Transportministeren kan til en konkret arbejdsplads eller fast arbejdsbase give dispensation for støjgrænsen ... af hensyn til væsentlige trafikale, anlægstekniske, sikkerhedsmæssige forhold, eller hvis det er særligt nødvendigt af hensyn til et jernbaneinfrastrukturprojekts fremdrift eller økonomi.”

Aktiviteterne og boligerne i Jernbanebyen skal åbenbart pakkes ind, så støjniveauet på Banedanmarks faste arbejdspladser kan ligge på fx 120 dB.

Ikke alene det – byggepladsen på Ingerslevsgade har i årevis været en støjkilde, hvor det traditionelt har været svært for de forskellige konsortier at leve op til miljøkravene – til stor gene for både beboere og brugere af området. Der er faste arbejdspladser lige nedenfor vinduerne for beboelsesejendommene ved Ingerslevsgade, hvor beboerne længe har måttet døje med lyden af dieseltog, der stod i tomgang eller skulle opstartes. I henhold til lovforslaget kan de komme ud for aktiviteter uden øvre støjgrænse fra kl. 7 til kl. 23 – og det på steder, hvor der ikke er støjforanstaltninger. Ydermere hedder det i §37f: ”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.”

Vi har alle glædet os til el-togene, så vi slap for larmen og osen. Men hvad er det nu, som ikke skal have en øvre støjgrænse – hvad gemmer der sig her?

Med dette høringssvar vil vi gerne sikre, at der tages behørigt hensyn til, at aktiviteterne på jernbanen gennemføres i en gensidig respekt mellem det, som kaldes ”infrastruktur-forvalteren” og naboerne. Det er vigtigt i vores bydel – og vi gætter på, at samme problemstilling vil gøre sig gældende andre steder i landet.

Måske skulle I kigge på, om de faste arbejdspladser alle er hensigtsmæssigt placeret. Vi ved, at nærheden til Hovedbanegården er meget vigtig. Det anerkender vi. Men er der nogle af de støjende aktiviteter, som med fordel kunne afvikles andetsteds? Eventuelt et sted uden naboer. Så kunne det være, at vi kunne slippe for nogle støjvolde/mure/hegn midt inde i byen. Det pynter ikke.

Venlig hilsen

Sekretariatet for Vesterbro Lokaludvalg Bemærkninger fra Vesterbro Lokaludvalg vedr. Høring over udkast
til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB. 3/3

Lone Billehøj
Forperson for Vesterbro Lokaludvalg

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Anette Petersen (abp.tf@taarnby.dk)
Fra: MILJØ TEAMET (miljo@taarnby.dk)
Titel: Høringssvar - Ny jernbanelov
Sendt: 21-08-2025 09:56
Bilag: Høringssvar.pdf;

Se vedhæftet høringssvar.

Venlig hilsen
Mia Helsinghof
Miljømedarbejder

TÅRNBY KOMMUNE

NATUR, MILJØ OG KLIMA
AMAGER LANDEVEJ 76
2770 KASTRUP

TEL: 32 47 11 11
DIR: 32 47 15 29
MAIL: MFH.TF@TAARNBY.DK
WWW.TAARNBY.DK



Transportministeriet
Frederiksholm Kanal 27 F
1220 København

30. juli 2025
Vores ref.: 09.18.00-K04-25-
602894
Medarbejder: abp.tf

Høringssvar til høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Tårnby Kommune sender hermed følgende bemærkninger og spørgsmål i forbindelse med den offentlige høring af udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Tårnby Kommune har forståelse for at Jernbanen er et vigtigt infrastructurelement og at sikring af den offentlige fremkommelighed skal understøttes. Derfor byder Tårnby Kommune det overordnede velkomment, at staten vil overtage reguleringen af støj på jernbaneområdet.

Tårnby Kommune er dog uforstående over for at miljølovgivningen tilsidesættes som fremsat i lovforslaget. Dette også taget i betragtning, at andre kritiske infrastrukturvirksomheder som f.eks. lufthavnen fortsat er underlagt støjvilkår – både i forhold til flytrafik og i forhold til øvrige værkstedsaktiviteter i lufthavnen, der skal overholde de vejledende støjgrænser.

Tårnby Kommunes bemærkninger og spørgsmål:

1. Har Transportministeriet udarbejdet en miljøvurdering af ændringsforslaget?
Miljøvurderingslovens "**§ 8. Myndigheden skal gennemføre en miljøvurdering af planer og programmer, hvor disse udarbejdes inden for landbrug, skovbrug, fiskeri, energi, industri, transport, affaldshåndtering, vandforvaltning, telekommunikation, turisme, fysisk planlægning og arealanvendelse og fastlægger rammerne for fremtidige anlægstilladelser til de projekter, der er omfattet af bilag 1 og 2**". Ændringsforslaget ift. særskilte støjregler vil få miljømæssige konsekvenser, der kan have stor indvirkning på menneskers sundhed.
2. Kommunerne er for nu myndighed på området omkring støj fra virksomheder, det underer derfor Tårnby Kommune at kommunerne ikke er på høringslisten.
3. I udkastet til bekendtgørelsen er formulering af § 37 c stk. 1 og § 37 d stk. 1 udformet "*hvor lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ikke skal finde anvendelse*", hvilket kan forstås som om det er hele miljøbeskyttelsesloven der tilsidesættes. I høringsbrevet og bemærkningerne er det beskrevet, at der alene er tale om støjgrænser. Hvis det er tilfælde, bør det omformuleres.
4. Hvad er definitionen på "arbejdspladser og faste arbejdsbaser" og hvordan bliver kommunen bekendt med hvilke pladser der udpeges til det, så vi som kommune ved om det er støj vi kan regulere efter miljøbeskyttelsesloven, eller om den reguleres af transportministeriet.



Derudover skal borgerne gøres bekendt med en sådan udpegning, da de i så fald kan henvende sig til transportministeriet i tilfælde af klager ift. støjgrænserne om natten.

5. Transportministeriet har i bemærkningerne skrevet, at infrastrukturforvalterne af statens jernbanenet ikke kan sidestilles med andre virksomheder, og at det er vanskeligt at overholde de gældende grænseværdier. Vi er en kommune med både en lufthavn, motorvej, metro og broforbindelse, udover jernbane og klargøringsanlæg. Det bekymrer kommunen, om transportministeriet ligeledes overvejer at udpege disse transportpunkter, som nogen der ikke kan sidestilles med andre virksomheder, så miljølovgivningens vejledende støjgrænser også tilsidesættes her.
6. Der lægges i lovforslaget op til, at støjgrænserne for værkstedsaktiviteter helt fjernes. Dette er også gældende for klargøringsanlæg og værksteder der allerede udøver disse aktiviteter. I Tårnby Kommune er der et klargøringsanlæg og værksted der er reguleret af de vejledende støjkrav, der har ikke fra virksomhedens side været udtrykt problemer med overholdelse af støjkravene. Tårnby Kommune er uforstående over for at alle støjgrænser skal fjernes for virksomheder, der godt kan overholde støjkrav.

Tårnby Kommune stiller sig derfor undrende overfor den særstilling som lovforslaget vil give de omtalte virksomheder i forhold til øvrige erhvervsvirksomheder som skal indrette deres drift efter miljølovgivningens støjgrænser. Hvordan har Transportministeriet taget lighedsprincippet i betragtning? Transportministeriet har angivet at der hverken er positive eller negative konsekvenser/merudgifter for erhvervslivet.

7. Helt overordnet er Tårnby Kommune bekymret for vores borgeres miljø og sundhed, hvis der ikke er grænser for den støj de kan blive udsat for i dag- og aftentimerne.

I bemærkningerne til lovforslaget står der, at der så vidt muligt skal tages hensyn til naboer. Men lovforslaget har ingen grænseværdier for støj dag og aften, samt høje støjgrænser om natten med mulighed for dispensation. Der er ikke formkrav til dispensationen, og der behøves ikke at forelægge en ansøgning, dispensationen gives af transportministeren uden miljømyndighedernes vurdering af de miljømæssige, tekniske og økonomiske muligheder for at nedbringe støjen. Det er dermed svært at se hvor hensynet til støjramte naboer er. Det er nævnt at reglerne for ekspropriation kan gøre sig gældende. Det bør uddybes hvordan støjramte naboer/borgere kan hjælpes og kompenseres.

8. Med § 37 c stk. 4 og § 37 d stk. 3 skal støjen så vidt muligt søges begrænset, men når der ikke længere er nogle støjgrænser eller krav til erstatning, er det svært at finde incitament til støjbegrænsning. Hvordan er det tiltænkt at § 37 c stk. 4 og § 37 d stk. 3 skal reguleres i praksis? Her tænkes især hvor der ikke er tale om et nyt projekt, der ved screeningen vil fastslå støjbegrænsende tiltag.
9. I bemærkningerne er det nævnt, at allerede tildelte dispensationer og støjgrænser fra kommunerne vil blive ophævet, Tårnby Kommune bemærker at der ikke er "tradition for" at tilsidesætte allerede gældende lov eller dispensationer.



TÅRNBY KOMMUNE
BY, MILJØ OG KLIMA

Venlig hilsen

Lars Rich
Kommunaldirektør

/

Jesper Borch
Centerchef

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Caroline Binne Larsen (cabl@m.dk)
Fra: David Peter Ormstrup Thisted (dpot@m.dk)
Titel: RE: Metroselskabet og Hovedstadens Letbanes høringssvar vedr. høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 21-08-2025 08:48
Bilag: Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (21. august 2025).docx;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Kære Gry m.fl.

Nu også med vedhæftning!

Venlig hilsen
David

Med venlig hilsen

David Thisted
Teamchef for Eksterne Byprojekter

+45 7242 4655

Metroselskabet
Metrovej 5, 2300 København S

Læs mere på m.dk og dinletbane.dk



From: David Thisted
Sent: 21. august 2025 08:44
To: trm@trm.dk; grta@trm.dk; rhla@trm.dk; lcrt@trm.dk
Cc: Caroline Binne Larsen <cabl@m.dk>
Subject: Metroselskabet og Hovedstadens Letbanes høringssvar vedr. høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Kære Gry m.fl.

Vedlagt er Metroselskabet og Hovedstadens Letbanes høringssvar vedr. høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Venlig hilsen
David

Med venlig hilsen

David Thisted

Teamchef for Eksterne Byprojekter

+45 7242 4655

Metroselskabet

Metrovej 5, 2300 København S

Læs mere på m.dk og dinletbane.dk





Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Transportministeriet har den 7. juli 2025 sendt udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB i høring indtil den 21. august 2025.

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane har særligt fokus på ændringerne i §§ 37c-e vedr. støjregler og § 2, stk. 5, hvormed S-banen bl.a. ikke er omfattet § 39 b. Derudover har forslag til ændringer i § 2, stk. 5 indflydelse på lov om en Cityring.

Ny § 37c, stk. 1

I den nye § 37c, stk. 1, er det anført, at bestemmelsen vedrører arbejdspladser og faste baser knyttet til *statens jernbaneinfrastruktur*. Af lovbemærkningerne fremgår det udtrykkeligt, at Banedanmark og DSB for S-banen er omfattet som infrastrukturforvaltere, mens Metroselskabet og Hovedstadens Letbane ikke er nævnt.

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane anbefaler derfor, at det tydeligt fremgår, at reglerne også omfatter arbejdspladser og faste baser, der hører til Metroselskabet og Hovedstadens Letbanes infrastruktur. De forhold, der begrunder en særlig regulering for statens jernbaneinfrastruktur, gør sig i lige så høj grad gældende for Metroselskabet og Hovedstadens Letbane. Derfor bør metroinfrastrukturen og letbaneinfrastrukturen sidestilles med jernbaneinfrastrukturen, således at ensartede regler finder anvendelse.

For Metroselskabet drejer det sig i dag konkret om metroens kontrol- og vedligeholdelsescentre på Vasbygade og Metrovej samt – i fremtiden – det planlagte center på Prøvestenen. For Hovedstadens Letbane drejer det sig om kontrol- og vedligeholdelsescenter i Glostrup. I takt med udbygningen af metro- og letbanenettet må der desuden forventes at komme yderligere centre af samme karakter.

Ny § 37 d, stk. 1

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane har ligeledes et behov for at opretholde infrastrukturens funktionalitet. Derfor bør denne bestemmelse også finde anvendelse for Metroselskabet og Hovedstadens Letbane.

Ny § 37 e, stk. 1

Metroselskabet og Hovedstadens Letbane er af den opfattelse, at Metroselskabet og Hovedstadens Letbanes infrastrukturforvaltere ligeledes bør omfattes af bestemmelsen med henblik på minimering af driftsforstyrrelser ved planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter. Denne bestemmelse er særligt vigtigt, da Metroen har døgndrift.

Ny § 2, stk. 5

Metroselskabet har noteret sig, at som medfør af ændringerne i § 2, stk. 5 vil S-banen ikke være omfattet af § 39 b om Trafikstyrelsens godkendelse af tog og infrastruktur.

Ligesom fremtidens S-bane er Metroen et førerløst system med et højt niveau af innovativ teknologi. Metroselskabet har oparbejdet omfattende erfaring med sikkerhedsgodkendelse gennem mere end 20 år, både for nye tog og infrastruktur, samt for ændringer.

Metroselskabet kan i dag, defineres som infrastrukturejer, hvilket ikke kan sammenlignes med DSB's kommende rolle én til én. Metroselskabet er ikke infrastrukturforvalter eller operatør. Det er dog fortsat Metroselskabet, som er ansvarlig for at opnå godkendelse af infrastrukturen samt rullende materiel. Vi er således sammenlignelige med DSB i den forstand, at vi ejer og har ansvaret for driften af systemet. Forskellen består i, at vi, via vores kontrakt, har udbudt infrastruktur- og



operatøransvaret. Det kan være, at DSB ligeledes vælger at udbyde infrastruktur- og operatøransvaret i fremtiden.

Metroselskabet ansøger i dag Trafikstyrelsen om godkendelse af ny infrastruktur samt rullende materiel, og leverer derefter godkendelsen videre til den aktuelle driftsoperatør, som er ansvarlig for at idriftsætte den som infrastrukturforvalter og jernbaneoperatør. Driftsoperatøren er også ansvarlig for at opnå godkendelse af ændringer til infrastruktur og tog i drift, og de auditeres af Trafikstyrelsen.

I de kommende år vil Metroselskabet udføre udvidelsen af Cityringen til Nordhavn, den nye M5 metro, ny signalering af M1-M2 samt mange andre investeringsprojekter. Projektet vedr. nyt signalsystem har lignende karakter som S-banens opgradering til førerløse S-tog. Med begrundelse om tidsmæssige udfordringer for S-togets opgradering, ville man én til én, kunne italesætte de samme udfordringer for Metroselskabet, samtidig med at metroen er i aktiv passagerdrift i alle døgnets timer.

På baggrund af ovenstående er Metroselskabets opfattelse, at metroen, ligesom S-banen, bør fritages for § 39 b om Trafikstyrelsens godkendelse af tog og infrastruktur. Metroselskabet anbefaler på den baggrund, at lovforslaget tilføjes en klar undtagelse for metroen fra § 39 b, således, at metroen kan reguleres på linje med S-banen, med respekt for dets teknologiske særegenhed og etablerede godkendelsespraksis.

Konsekvenser for lov om en Cityring

Forslag om ændring i jernbanelovens § 2, stk. 5 har indflydelse på lov om en Cityring (LBK nr. 1939 af 30/09/2021) § 15, stk. 1, nr. 1 og 2. For nuværende er metrostationer og skakter for Cityringen ligeledes underlagt Trafikstyrelsens godkendelse i henhold til BEK1092/2018, som er afledt af lov om en Cityring § 15, stk. 1, nr. 3.

Metroselskabet befinder sig i dag i en situation, hvor Trafikstyrelsen udsteder den første godkendelse til metrostationer og skakter, men eventuelle ændringer herefter falder ind under kommunernes godkendelse, jf. Trafikstyrelsens notat '*Bygningsmyndighed for ombygninger af metrostation på Cityringen og dens afgangene*' fremsendt til Metroselskabet og metrooperatør 21. oktober 2022.

For stationer og skakte i drift betyder det, at godkendelsesprocessen med kommunerne føres tilbage til den oprindelige proces for godkendelse af M1-M2 stationer. Metroselskabets opfattelse er, at godkendelsesprocessen for stationer og skakte kan håndteres af Metroselskabet som en selvforvaltningsproces på samme måde, som det er opstillet i jernbaneloven.

Metroselskabet ønsker således yderligere dialog om mulige ændringer til lov om en Cityring for den kommende udvidelse til Nordhavn samt anlægsloven for M5 metro i forhold til Metroselskabets forvaltning af godkendelsesprocessen for stationer og skakte.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Hakon Iversen (HAKI@DI.DK), Morten Løber (MOLO@DI.DK)
Fra: Tonny Lacomble Nielsen (TOLA@DI.DK)
Titel: RE: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB - DI
Sendt: 21-08-2025 11:46
Bilag: Høring om jernbaneloven og lov om DSB - DI.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

På baggrund af høringsbrev af 7/7 2025 om udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB fremsendes hermed bemærkninger og forslag fra DI Transport

Med venlig hilsen

Tonny Lacomble Nielsen

Chefkonsulent for tog, jernbaner og taxier
DI Transport

+4533774898

+4526464136 (Mobil)

tola@di.dk

transport.di.dk



Læs, hvordan DI behandler og beskytter
persondata i [DI's Privatlivspolitik](#)

From: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>

Sent: 7. juli 2025 09:43

Subject: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Ekstern mail. Varsom m/links & filer!

Til høringsparterne, jf. vedhæftede høringsliste.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen

Konsulent

Kontrakt- og Banekontoret



Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

E-mail: trm@trm.dk
Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk
www.trm.dk



Den 21. august 2025
TOLA

Til Transportministeriet

Att.: trm@trm.dk, grta@trm.dk, rhla@trm.dk og lcrt@trm.dk

Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

1. Indledning

Med reference til brev af 7/7 2025 fra Transportministeriet om høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB har DI nedenstående bemærkninger og forslag.

2. Overordnede bemærkninger

DI støtter de foreslåede ændringer med henblik på at gennemføre projektet om automatiseret metrodrift på S-banen, så ansvaret for driften og ansvaret for forvaltningen af infrastrukturen, herunder den signalinfrastruktur, der afvikler den automatiserede drift, samles hos DSB.

DI støtter tiltag i retning af at gøre det lettere og mere effektivt at anlægge, vedligeholde og forny banenettet. Dog vurderer vi, at de foreslåede ændringer i jernbaneloven kan gå for vidt i forhold til, hvad der kan begrundes ud fra et proportionalitetsprincip, idet nærmere begrundelse oftest mangler i lovforslaget. DI er desuden bekymret for, hvilke effekter de foreslåede ændringer kan have for retsbevidstheden i erhvervslivet, da der kan opstå et væsentligt misforhold mellem de regler, som staten skal overholde og de tilsvarende regler, som erhvervslivet skal overholde. DI har en række specifikke bemærkninger til det samt en konkrete forslag til mere hensigtsmæssige tilgange.

DI støtter anvendelser af muligheder for i højere grad at undtage lokale og regionale strækninger, herunder privatbaner, fra dele af EU-reguleringen, idet DI dog henviser til de DI's generelle og specifikke bemærkninger i tilknytning til de foreslåede lempelser af støj- og miljøregler for statslige aktiviteter på og i tilknytning til banenettet.

DI kan umiddelbart ikke se grund til at lempe de vilkår, der allerede gælder i forhold til batteritog, idet der her allerede gælder en række bestemmelser om, der skal sikre, at opladning og vedligehold kan ske under omstændigheder, der sikrer, at

funktionerne kan gennemføres samtidig med, at støjbelastningen begrænses mest muligt, jf. nedenfor. Såfremt de nye bestemmelser ønskes opretholdt, bør de yderligere fagligt begrundes ifm. det endelige lovforslag.

3. Specifikke bemærkninger og forslag

Lovforslagets §1, pkt. 1-9 om bl.a. veteranbaner, bybaneoperatører, bybanenet, S-banen, privatejet jernbaneinfrastruktur og lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder m.m.

DI støtter i hovedtræk de foreslåede ændringer i tilknytning til lovforslagets §1, pkt. 1-9, idet der dog henvises til DI's specifikke bemærkninger i tilknytning til lovforslagets §1, pkt. 10.

DI er enig i, at der bør være så lempelige vilkår som muligt for, hvad der i lovforslagets pkt. 1 med reference til jernbanelovens § 2, stk. 7 omtales som "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." I den forbindelse er det relevant at tage i betragtning, at også veteranbaner bør være omfattede af så få regler som mulig. Under alle omstændigheder bør essentielle bestemmelser i lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj dog heller ikke her sættes ud af kraft.

Lovforslagets §1, pkt. 10 med forslag om, 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 skal finde anvendelse.

Hensynet mellem den fortsatte opretholdelse af en fungerende og rimelig jernbane-drift og den regelrette håndhævelse af miljøregulering.

Det er væsentligt for DI's medlemmer, at der er en velfungerende infrastruktur i Danmark, som kan understøtte transport af gods, medarbejdernes pendling og erhvervsrejser, erhvervslivets udvikling, samfundets sammenhængskraft og bidrag til de fastlagte klimamål. Et solidt og velfungerende jernbanenet er essentielt i forhold til dé formål.

Lovforslagets §1, pkt. 10 kan i sin nuværende form opfattes som en ensidig lempelse af reglerne alene for primært statens egne aktiviteter og udliciterede togdriftsaktiviteter, fordi man mener, at de eksisterende miljø- og støjregler i den forbindelse er for snærende. Samtidig fastholdes dog miljø- og støjreglerne for alle andre virksomheder, som fortsat skal holde sig inden for de hidtidige rammer hver dag. Det er et misforhold.

Lovforslaget kan opfattes som en voldsom afvigelse fra de sædvanlige hensyn til borgere i geografisk nærhed af de omfattede aktiviteter og forvaltningen af fælles hensyn og regler på miljø- og støjområdet, som andre virksomheder skal følge, uden at der tilstrækkeligt er redegjort fagligt for, hvorfor disse lempelser er nødvendige. Dette bør som minimum ske i forbindelse med fremsættelsen af den endelige lovforslag. Fraværet af en fagligt og analyserende redegørelse vil kunne afstedkomme en reaktion fra andre sektorer, som til hverdag skal følge reglerne. Desuden vil den potentielt kunne mindske borgernes opbakning til de fysiske projekter og aktiviteter på banenettet.

Da lovforslaget vil etablere miljø- og støjvilkår for baneaktiviteter, som ligger et synligt stykke fra andre aktiviteter, er det derfor vigtigt for DI, at der foreligger et fagligt dokumenteret grundlag og begrundelse for, hvorfor der bedes om lempelser i eksisterende regler, samt hvordan de foreslåede regler tænkes anvendt. Dette vil også styrke fortolkningsgrundlaget efterfølgende.

Hele miljøbeskyttelsesloven eller kun støjemnet?

Lovforslaget indeholder flere steder i punkt 10 teksten "... hvor lov om miljøbeskyttelse og regler vedrørende støj udstedt i medfør heraf ikke skal finde anvendelse." Miljøbeskyttelsesloven vedrører mange andre miljøemner end støj, så en tekst om, at miljøbeskyttelsesloven ikke finder anvendelse vil betyde, at regler om støv, luftforurening, lugt, jordforurening, spildevand, affald, pesticider og kemikalier og meget mere ikke længere gælder på de omfattede arealer og aktiviteter i lovforslaget. Lovforslagets øvrige kontekst indikerer ikke dette, men teksten bør præcises, så det er tydeligt, at det kun er støjreglerne, som er berørt ved lovforslaget.

Det undrer i den sammenhæng, at "Vejledning fra Miljøstyrelsen, nr. 5/1984 - Ekstern støj fra virksomheder" og "Vejledning fra Miljøstyrelsen, nr. 1, 1997. Støj og vibration er fra jernbaner", som siden deres udgivelse har været vejledningsrammen og støjregulering, ikke er sat i relation til lovforslagets elementer.

DI bemærker sig i øvrigt, at Transportministeriet med lovforslaget ønsker at tillægge projekternes økonomi en betydelig vægt over hensynet til miljø- og støjforhold. Hvis dette bibeholdes og vedtages, vil DI benytte dette som indgang til en diskussion med miljøministeren om afvejning af hensyn og proportionalitetsprincippet ved anvendelse af de nationale miljøregler for f.eks. virksomheder og deres aktiviteter. Dette betyder også, at vi opfordrer til et tværministerielt "nysyn" på funktionaliteten i miljølovgivningen.

Banedanmarks politisk bevillingsbårne aktiviteter betyder, at de ikke på samme måde som andre kan lave en kalkulerende businesscase for en projektgennemførelse. Men, på den anden side giver det også mulighed for, at en politisk besluttet bevilling kan ledsages af vilkår for dens gennemførelse, herunder såvel lempelser som stramninger

af almindelige vilkår.

Særligt om batteritog jf. lovforslagets pkt. 10 med reference til jernbanelovens § 37 f

DI bemærker, at modsat eventuel gængs opfattelse, så støjer også batteritog ved opladning m.m. Baseret på især tyske erfaringer kan der være tale om et støjniveau på 60–75 dB(A) fra de kraftige elektriske installationer, "som kan være generende i stille områder – især ved natlig opladning." ¹.

Banedanmark har i 2024 udgivet rapporten "Omstillingen af infrastrukturen til batteritog Strategisk analyse". Rapporten kapitel 12 om støj indikere ikke, at man slet ikke kan overholde de almindelige støjkrav ved f.eks. afskærmning m.v. Rapporten angiver, at man arbejder på blandt den problemstilling sammen med Miljøstyrelsen. Dette er i tråd med den almindelige, løbende indførelse af renere teknologi og anvendelses af princippet om BAT (bedste, anvendelige teknik). Derfor virker lovforslagets ønske om at opladning af batteritog ikke skal have en øvre støjgrænse - ej heller om natten - ude af proportion med organisationens egne analyser. ² Såfremt dette rent fagligt alligevel ikke måtte være tilfældet, bør redegøres herfor i det endelige lovforslag.

Der er allerede taget højde for støjgener fra batteritog i form af planlagt støjafskærmning ved flere ladepunkter rundt om i landet, idet der er afsat 2,5 mio. kr. pr. lokalitet i bl.a. Frederikshavn, Struer, Svendborg, Thisted, Tønder og Viborg til netop det formål. DI ser ikke behov for at ændre på disse vilkår.

Forslag fra DI i denne forbindelse

DI tillader sig at foreslå en anden tilgang til de regulerede felter jf. nedenfor.

Generelt

Der bør for hver foreslået ændring udarbejdes en faktabaseret redegørelse for, hvad problemet består i, for eksempel med målingsdata samt eksempler på placeringer, samt en beskrivelse af, hvor eksisterende regler skaber u hensigtsmæssige rammer.

Regler omkring miljø- og støjbeskyttelse må generelt forventes at gælde ensartet for både statslige, regionale samt private operatører – dog jf. ovenfor med iagttagelse af særlige hensyn til privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed, herunder tilknyttede køretøjer'.

Kommunerne skal endvidere iagttage og respektere tilstedeværelsen af støjende

¹ <https://akkuzug.nah.sh/>

² <https://www.bane.dk/da/Borger/Baneprojekter/Kommende-baneprojekter/Omstilling-af-Infrastrukturen-til-Batteritog>

virksomhed i deres kommuneplanlægning og sørge for, at boliger ikke etableres i umiddelbar nærhed heraf.

Akutte reparations- og vedligeholdelsesarbejder

I alles interesse bør der være vide rammer for, at nødvendigt arbejde gennemført hurtigt og effektivt. Endvidere bør den udførende bestræbe sig på at begrænse støj så meget som muligt, som også angivet i lovforslaget.

Planlagte vedligeholdelsesarbejder

Det er ikke i tilstrækkeligt omfang redegjort for, hvorfor der ikke kan informeres om planlagte vedligeholdelsesarbejder, idet mindste i generel form. Dette bør således ske i muligt omfang.

Der bør her således i det mindste redegøres for, hvorfor Vejledningen Støj og vibration er fra jernbaner eller den generelle støjvejledning nævnt ovenfor ikke kan følges. Der kan desuden udarbejdes en branchevejledning eller standardvilkår på linje med øvrige standardvilkår og branchebekendtgørelser, som sætter de miljø- og støjmæssige rammer for sådanne arbejder. Den type dokumenter kan indeholde relevante støj-, luft- og andre miljøgrænser, som kan fastlægges for de almindeligt forekommende arbejder. Se for eksempel de tilsvarende dokumenter, som allerede er udarbejdet under Miljøbeskyttelsesloven. Fordelen er her, at krav og vilkår er kendt på forhånd både for naboer og for operatør og vil kunne indgå i budgettering og udbud af opgaverne. Disse dokumenter vil også være et udgangspunkt for at drive en innovation og teknikudvikling i leverandør- og jernbaneentreprenørbranchen, så miljøbelastningen løbende reduceres på linje med andre regulerede aktiviteter i andre brancher. I disse dokumenter kan der fastlægges en mere præcis regulering end støjemission uden en øvre grænse. Der kan med sådanne dokumenter på baggrund af en passende argumentation afviges fra de almindelige støjkrav.

Lovforslaget behandler også i den sammenhæng behovet for at have arbejdspladser og -baser til udstyr og kørende materiel. Det kan her foreslås, at By- og Landdistriktsministeren involveres i at udstede et landsplandirektiv for sådanne pladsers lokalisering. Det vil have den fordel, at viden herom herefter vil være tilgængelig for lokal kommuneplanlægning. Et sådant landsplandirektiv bør udformes, så der også er mulighed for de nødvendige bygninger til udstyr og materiel, så der ikke skal søges om løbende byggetilladelser. Hjemlen kan være en kombination af Planloven og Jernbaneloven. DI forstår, at der ikke altid vil være aktivitet på alle pladser. Ved aktivitet på disse pladser bør dette annonceres overfor naboer etc. via lokalpressen m.v. Der kan på tilsvarende vis laves branchebekendtgørelser eller standardvilkår for aktiviteterne på disse pladser for de almindelige operationer. Der bør derved arbejdes for at etablere en et alternativ til regulering efter bekendtgørelsen om midlertidige aktiviteter.

Hvis der er tale om værkstedsaktiviteter, som foregår det meste af året på samme sted, bør disse operere med en procedure som en miljøgodkendelse i relation til de almindelige regler herom med mindre en branchebekendtgørelse for disse aktiviteter kan etableres.

Rangerområder og opsætningsområder

Rangering, opsætning, opvarmning, afkøling samt rengøring m.v. af tog foregår typisk på faste pladser og foregår jævnligt året rundt.

DI foreslår, at der udfærdiges en branchebekendtgørelse eller laves standardmiljøvilkår for disse aktiviteter med udgangspunkt i almindelige miljøregelprocedurer. Her kan der med fordel laves standardvilkår eller branchebekendtgørelse, som er tilpasset disse aktiviteter eller for de mest almindelige operationer. Vilkår vil dermed være kendt af naboer, kommuner og operatører på forhånd og skabe transparens.

4. Afslutning

DI deltager gerne i en videre dialog om, hvordan gennemførelsen af ny jernbaneinfrastruktur samt fornyelse og vedligehold af det eksisterende banenet kan ske på en mere hensigtsmæssige måde, der afvejer hensynet til hurtig og effektiv gennemførelse af besluttede projekter indenfor en ramme, som også vil blive kunne opfattet som legitim af fx det øvrige erhvervsliv.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Fra: niels@trailc.dk (niels@trailc.dk)
Titel: Høringssvar til udkast til revideret Jernbanelov
Sendt: 21-08-2025 15:51

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hej TRM

Jeg kan ikke finde en vej på til at afgive høringssvar på Høringsportalen
<https://hoeringsportalen.dk/Hearing/Details/70268>, så hermed denne vej i stedet

Vedr. Jernbanelovens anvendelsesområde § 2 stk. 5 (forslagets stk. 7): Der mangler en klar og operationel definition af begrebet "Privatejet jernbaneinfrastruktur"; det er et tilbagevendende problem ved projekter på nogle typer sidespor, firmaspor, havnespor og værkstedsspor hvornår en given infrastruktur falder ind under begrebet "privatejet jernbaneinfrastruktur" – og det kan være ganske afgørende. Hermed en opfordring til at indføre en klar definition i § 3, nu loven alligevel revideres.

Med venlig hilsen / Best regards

Niels Thougård Pedersen

Trailc, Virumbakken 10, DK-2830 Virum

(+45) 2336 7248

Niels@trailc.dk

www.Trailc.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Nabosag - OdenseLetbane (nabosag@odenseletbane.dk)
Fra: Christine Hammer (chjes@odenseletbane.dk)
Titel: SV: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB. Høringssvar fra Odense Letbane
Sendt: 21-08-2025 15:25
Bilag: Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB_20250821.pdf;

Til Transportministeriet

Vedlagt fremsendes høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB fra Odense Letbane.

Venlig hilsen
Best regards

Christine Hammer
Projektchef arealer og rettigheder

+45 20216615
chjes@odenseletbane.dk



Odense Letbane P/S · Søndre Hospitalsvej 6 · DK-5260 Odense S · odenseletbane.dk

Fra: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>
Sendt: 7. juli 2025 09:43
Emne: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Til høringsparterne, jf. vedhæftede høringsliste.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen
Konsulent
Kontrakt- og Banekontoret



Transportministeriet

Transportministeriet
Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
E-mail: trm@trm.dk
Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk
www.trm.dk

Transportministeriet

Fremsendt pr. mail til; trm@trm.dk, grta@trm.dk, rhla@trm.dk og lcrt@trm.dk

Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Odense Letbane P/S har den 7. juli 2025 modtaget udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB i høring og skal hermed fremsætte selskabets bemærkninger.

Indledningsvis skal Odense Letbanen kvittere for, at der ses på muligheder for regelforenkling inden for jernbanelovgivningen.

Generelle bemærkninger

Overordnet set skal Odense Letbane bemærke, at det er vigtigt, at de ikkestatslige infrastrukturforvaltere sikres enslydende rettigheder svarende til de statslige, når det kommer til fortsat fornyelse, renovering og vedligeholdelse o.l. Alle står med sammenlignelige udfordringer på disse områder, og det landsdækkende net understøttes i høj grad af regionale og lokale net, der bidrager væsentligt til den kollektive mobilitet og den pågående omstilling.

Det fremgår af lovbemærkningerne, at der med regelforenklingen ønskes sikret en ensartet behandling af borgerne på tværs af kommuner, hvilket Odense Letbane bifalder.

Fremadrettet anbefaler Odense Letbane, at den hidtidige sondring mellem statslige og ikkestatslige infrastrukturforvaltere med den kommende lovændring ophæves.

Odense Letbane har særligt fokus på ændringerne i §§ 37c-e vedr. støjregler og § 2, stk. 5, hvormed S-banen bl.a. ikke er omfattet § 39 b.

Specifikke bemærkninger

Nedenfor er anført øvrige bemærkninger til specifikke ændringsforslag.

Til § 30, stk. 1, 2. pkt.

Det fremgår af forslaget, at der i § 30, stk.1, indsættes et 2. pkt., således at *"... for så vidt angår ikke-statslige anlæg, kan tillade, at anlægsmyndigheden iværksætter ekspropriation til de formål, der er nævnt i stk. 2."*

Af bemærkningerne fremgår bl.a., at *"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."*

Det foreslås, at bestemmelsen tilføjes, at ministeren alene efter en generel vurdering meddeler, om ekspropriation kan iværksættes med tydeliggørelse af, at der ikke forud for er partshøring.

Til §§ 37 c-e

Som anført under de generelle bemærkninger til bestemmelserne i §§ 37 c-e finder Odense Letbane det vigtigt, at de ikkestatslige infrastrukturforvaltere sikres enslydende rettigheder svarende til de statslige, når det kommer til fortsat fornyelse, renovering og vedligeholdelse o.l. Der er for alle tale om enslydende støjproblematikker på disse områder.

Det fælles regelsæt bør således udstrækkes til at omfatte alle infrastrukturforvaltere og ikke alene de statslige. Dette også af hensynet til at sikre borgerne en ensartet behandling.

Det fælles regelsæt kunne hensigtsmæssigt også omfatte den almindelige drift af banestrækninger.

Ny § 37c, stk. 1

I den nye § 37c, stk. 1, er det anført, at bestemmelsen vedrører arbejdspladser og faste baser knyttet til statens jernbaneinfrastruktur. Af lovbemærkningerne fremgår det udtrykkeligt, at Banedanmark og DSB for S-banen er omfattet som infrastrukturforvaltere, mens Odense Letbane ikke er nævnt.

Odense Letbane anbefaler, at reglerne udstrækkes til også at omfatte arbejdspladser og faste baser, der hører til Odense Letbanes infrastruktur. De forhold, der begrunder en særlig regulering for statens jernbaneinfrastruktur, er i lige så høj grad gældende her. Letbaneinfrastrukturen bør sidestilles med jernbaneinfrastrukturen således, at ensartede regler finder anvendelse.

For Odense Letbane er der i dag tale om kontrol- og vedligeholdelsescentret på Søndre Hospitalsvej. I takt med udbygningen af letbanenettet kan ikke udelukkes en udbygning eller et nyt center af samme karakter.

Ny § 37 d, stk. 1

Odense Letbanen har et tilsvarende behov for at opretholde infrastrukturens funktionalitet. Bestemmelse bør derfor også finde anvendelse for Odense Letbane.

Ny § 37 e, stk. 1

Odense Letbane finder, at letbanens infrastrukturforvalter bør omfattes af bestemmelsen med henblik på minimering af driftsforstyrrelser ved planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter.

Til § 2, stk. 5

Det fremgår, at S-banen efter ændringer i § 2, stk. 5 ikke vil være omfattet af § 39 b om Trafikstyrelsens godkendelse af tog og infrastruktur.

Under anlæggelsen af letbanens etape 1 var Odense Letbane ansvarlig for sikkerhedsgodkendelsen af tog og infrastruktur. Derudover har Odense Kommune anmodet Odense Letbane om at varetage anlæggelsen af letbanens etape 2 i Odense, herunder de nødvendige tog og infrastruktur.

Odense Letbane defineres i dag som infrastrukturejer, hvilket ikke kan sammenlignes med DSB's kommende rolle én til én. Odense Letbane er – for nuværende - ikke infrastrukturforvalter eller operatør.

Det er dog fortsat Odense Letbane, som overordnet set er ansvarlig for at opnå godkendelse af infrastrukturen samt rullende materiel, hvilket er sammenligneligt med DSB i den forstand, at Odense Letbane ejer og har ansvaret for driften af systemet. Forskellen består i, at Odense letbane via kontrakt har udbudt infrastruktur- og operatøransvaret.

I de kommende år udvider Odense Letbane med nye linjer og andre investeringsprojekter. Med begrundelse om tidsmæssige udfordringer for S-togets opgradering kan det én til én italesættes, at der er de samme udfordringer for Odense Letbane, hvor letbanen er i aktiv passagerdrift hovedparten af døgnets timer.

På den baggrund er det Odense Letbanes opfattelse, at letbanen - tilsvarende S-banen – ikke bør være omfattet af § 39 b om Trafikstyrelsens godkendelse af tog og infrastruktur.

Odense Letbane indgår gerne i en yderligere dialog om mulighederne, jf. ovenstående bemærkninger.

Venlig hilsen

Christine Hammer

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: IDARailMail (idarailmail@m.ida.dk)
Fra: Susan Galschiøt Galsøe (SGG) (SGG@NIRAS.DK)
Titel: Høringssvar vedr forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 21-08-2025 15:20
Bilag: IDA RAIL høringssvar til lov om ændring af jernbaneloven 21aug2025.pdf;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet,

Hermed fremsendes høringssvar vedr forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Susan Galsøe

Formand IDA Rail/Chairman IDA Rail



Kontaktinfo arbejde/Contact details Work

Susan Galschiøt Galsøe

Seniorprojektleder



Sortemosevej 19
3450 Allerød
Denmark
www.niras.dk

M: +45 4299 5462
T: +45 4810 4200
E: sgg@niras.dk

Følg os på:



Denne e-mail kan indeholde fortrolige oplysninger. Hvis du fejlagtigt har modtaget denne, kontakt venligst afsenderen øjeblikkeligt og slet mailen samt eventuelle bilag. Kopier ikke denne mail, og undlad at dele dens indhold med tredje part. Tak. NIRAS' håndtering af personlig information står beskrevet i vores [privatlivspolitik](#).



Rail

21. august 2025

Transportministeriet
Departementet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 Kbh K

Att.: Gry Taksøe, Lucas Claudio Rasmussen Thorchia og Randi Lage Hansen

Høringssvar til ”Høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB”

Til Transportministeriet, Departementet,

Fagselskabet IDA Rail ønsker at afgive følgende svar på ”Høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB”.

IDA Rail bifalder at der med lovforslaget sættes fokus på muligheder for at reducere kompleksiteten af løsninger og processer, som kan nedbringe de høje omkostninger til anlæg, ombygning og vedligehold af jernbanen.

Det er dog en overordentlig stor opgave, hvis denne skal løftes af de enkelte infrastrukturforvaltere og IDA Rail vil opfordre til at der med lovforslaget afsættes midler til en arbejdsgruppe, der foretager en gennemgang af eksisterende regler, normer, dokumentationsomfang og processer og ved behov endvidere opstiller et særskilt regelsæt samt dokumentationsomfang og forenkede processer, herunder CSM, for disse baner. En så administrativt tung og udgiftskrævende opgave skal ikke lægges over på de små forvaltere – så bliver det kun ord og ingen reel mulighed for handling.

I den forbindelse opfordres til at funktionskrav for de enkelte banekategorier, herunder ”bybane” overvejes og præciseres, idet det fortsat bør være muligt at køre både passager- og godstrafik, hvor det er nødvendigt. Dette også af hensyn til den nationale sikkerhed og mobilitet.

Med venlig hilsen

Susan Galsøe
Formand for IDA Rail

IDA, Ingeniørforeningen
Kalvebod Brygge 31-33
1780 København V

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Christopher Mammen Rau (CHRRRA@odense.dk)
Fra: Sandra Fisker (sanfi@odense.dk)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 21-08-2025 15:11
Bilag: Høringssvar fra Odense Kommune vedrørende ændring af jernbaneloven.docx;

Til rette vedkommende,

Hermed fremsendes Odense Kommunes høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Vh.

Sandra Fisker
Faglig leder, miljøvurderingsteamet

Direkte tlf. 6613 1372
Mobiltlf. 2149 9772
sanfi@odense.dk

ODENSE KOMMUNE
Natur og Miljø
Miljø og Klimaforvaltningen
Nørregade 36, indgang X
5000 Odense C
www.odense.dk



Klima- og Miljøforvaltningen

Miljøvurderingsteamet

Nørregade 36
5000 Odense C

www.odense.dk

DATO:
19. august 2025

REF.
sanfi

JOURNAL NR. 09.11.00-G01-29-25

Transportministeriet
Att: Gry Taksøe

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

Odense Kommune har modtaget Transportministeriets forslag til Lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (Høringsbrev af d. 7. juli 2025).

Med lovforslaget foreslås det, at en række af Banedanmarks arealer og aktiviteter undtages fra miljøbeskyttelsesloven samt de regler om støj, der er udstedt med hjemmel i loven. Dette betyder, at disse regler ikke længere vil finde anvendelse på de udpegede arealer og støjende aktiviteter. Med lovforslaget lægges der desuden op til, at allerede tildelte dispensationer og støjgrænser fra kommunerne i igangværende projekter ophæves. Fremadrettet vil arbejderne være omfattet af lovforslagets bestemmelser, medmindre andet er fastsat ved lov.

Forslaget fratager kommunerne muligheden for at regulere støj og håndhæve i konkrete tilfælde, hvor det ellers ville være proportionalt. Dermed åbnes der mulighed for, at borgere kan udsættes for væsentlige og potentielt sundhedsskadelige støjgener – uden adgang til at klage. Efter Odense Kommunes opfattelse udgør forslaget en forringelse af borgernes retssikkerhed og en ubegrundet fravigelse af grundlæggende miljøretlige principper. Forslaget kan desuden føre til negative konsekvenser for både den fysiske planlægning og byudviklingen i kommunerne fremover.

På den baggrund opfordrer Odense Kommune til, at lovforslaget ikke vedtages i sin nuværende form.

Odense Kommunes bemærkninger til lovforslaget vedrører følgende punkter:

- Potentielle negative konsekvenser for kommunernes fysiske planlægning og byudvikling
- Udfordringer for eksisterende boligområder
- Forringelse af borgernes retssikkerhed
- Ubegrundet fravigelse af grundlæggende miljøretlige principper
- Manglende stillingtagen til kravene i SMV- og habitatdirektivet

Potentielle negative konsekvenser for kommunernes fysiske planlægning og byudvikling

Lovforslaget – med undtagelse af bestemmelserne om støj fra udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser – ikke indeholder nogen øvre støjgrænse. Hvis lovforslaget vedtages i sin nuværende form, vil det kunne medføre betydelige udfordringer for kommunens fremtidige fysiske planlægning og potentielt hæmme mulighederne for byudvikling.

Det vil f.eks. være usikkert, om det overhovedet er muligt at udlægge områder omkring de udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser til støjfølsom anvendelse. Uden en fastsat øvre støjgrænse vil det være vanskeligt – hvis ikke umuligt – at sikre sådanne områder mod støjgener af ukendt omfang. Da det maksimale støjniveau er ukendt, vil planlægning heller ikke kunne baseres på eksisterende data.

Banedanmarks arbejdsområde beliggende ved Jarlsbergsgade og Fruens Bøge ligger i centralt placerede, tæt bebyggede områder i Odense, hvor der er et stort potentiale for byfortætning og ny byudvikling. Der er mange bæredygtighedsmæssige hensyn, der taler for at fortætte omkring stationsnære områder – både for at understøtte bæredygtig mobilitet og for at begrænse byspredning. Begge hensyn er i overensstemmelse med øvrige statslige mål om at fremme bæredygtighed.

Lovforslaget vil skabe usikkerhed om miljøpåvirkninger og dermed også om realiseringen af allerede igangsatte fortætningsprojekter i Odense.

Uden klare spilleregler for de "forhandlingsbaserede aftaler mellem de involverede parter" (kommune, Banedanmark og bygherrer), fremstår processen og forløbet omkring disse forhandlinger uklare. Det skaber usikkerhed om retsstillingen for både planmyndigheden (kommunen) og bygherrerne i forhold til at sikre, at der opnås konkrete løsninger gennem forhandling.

Det skal desuden bemærkes, at det tidsforbrug, der følger af processen omkring forhandlingsløsningerne, forventes at medfører et betydeligt mertidsforbrug for alle involverede parter – herunder også Banedanmark. Dette gælder især i forbindelse med de forestående konkrete forhandlinger, der igangsættes for hvert nyt byudviklingsprojekt, der berøres efterfølgende i influensområder omkring Banedanmarks arbejdssteder i Odense. Dette tidsforbrug vurderes at langt overstige eventuelle afbureaukratiseringsgevinster.

Udfordringer for eksisterende boligområder

I dag har kommunerne hjemmel i miljøbeskyttelseslovens § 42 og miljøaktivitetsbekendtgørelsen til at regulere Banedanmarks støjende aktiviteter, herunder til at udstede påbud om støjreduktion eller stille krav om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Denne mulighed forslås ophævet ved lovforslaget.

Da lovforslaget – med undtagelse af bestemmelserne om støj fra udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser – ikke indeholder nogen øvre støjgrænse, kan det medføre, at borgere i eksisterende boligområder udsættes for betydelige og potentielt sundhedsskadelige støjgener. Dertil kommer, at den eneste støjgrænse, som lovforslaget fastsætter – 70 dB i natperioden – er meget høj, og at transportministeren desuden kan dispensere fra den. Til sammenligning er den vejledende grænse for støj fra virksomheder i natperioden (kl. 22–07) 40 dB i blandede bolig- og erhvervsområder, centerområder og etageboligområder. Det er særligt bekymrende, at regler om støj i medfør af miljøbeskyttelsesloven reelt sættes ud af kraft i relation til udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser, hvor der kan være aktivitet mange – i princippet alle – dage om året. Boliger, der ligger tæt på disse arbejdspladser og -baser, risikerer dermed at blive udsat for en betydelig og vedvarende støjpåvirkning.

Odense Kommune er derfor ikke enig i lovforslagets konklusion om, at der ikke sker en ændring i støjen fra infrastrukturarbejder ved jernbanen. Lovforslaget indebærer, at individuelt fastsatte krav kan bortfalde, og aktiviteterne alene reguleres af lovens nye og mere lempelige regler.

Det skal tillige bemærkes, at det fremstår som en ulogisk forskelsbehandling, at der for faste arbejdspladser – som kan give anledning til tilbagevendende og langvarige gener – ikke foreslås yderligere støjkrav end en støjgrænse for natperioden, mens der i tilfælde af planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder stilles krav om, at undtagelser fra de gældende regler kun kan finde sted i op til syv sammenhængende dage. Dertil kommer, at aktiviteterne er kunstigt opdelt, hvilket kan betyde, at støjen fra flere samtidige aktiviteter (f.eks. opstilling, opvarmning eller nedkøling) i tilknytning til en fast arbejdsbase alligevel kan overstige støjgrænsen på 70 dB.

Forringelse af borgernes retssikkerhed

Lovforslaget fratager kommunerne muligheden for at regulere støj fra de omfattede aktiviteter og at håndhæve miljøbeskyttelseslovens støjregler. Der tages ikke miljø- eller sundhedsmæssige hensyn ved Transportministerens udpegning af arbejdspladser, faste arbejdsbaser eller større infrastrukturarbejder. Med undtagelse af en enkelt støjgrænse mangler forslaget støjregulering helt – og selv denne grænse kan Transportministeren dispensere fra. Borgerne risikerer dermed at skulle tåle vilkårlige og ubegrænsede støjniveauer.

Lovforslaget indeholder generelle bestemmelser om, at infrastrukturforvalteren "så vidt muligt" skal søge at begrænse støjen. Da disse bestemmelser ikke ledsages af nogen klage- eller tilsynsordning, må de antages at være uden reel betydning i praksis. Samlet set indebærer lovforslaget således en væsentlig forringelse af borgernes retssikkerhed.

Ubegrundet fravigelse af grundlæggende miljøretlige principper

I dag fastsættes støjvilkår individuelt af kommunerne efter gældende miljølovgivning og forvaltningsretlige principper, herunder proportionalitetsprincippet. Ifølge lovforslaget vanskeliggør forholdene langs banen, at arbejde udføres om dagen, hvilket nødvendiggør natarbejde – og dermed støj i natperioder i tæt bebyggede områder. Lovforslaget indeholder imidlertid ingen konkret vurdering af, om det er muligt at reducere støjen, og lægger heller ikke op til en sådan vurdering i forbindelse med udpegning af arealer eller ved tildeling af dispensation.

Dette er ikke blot en fravigelse af miljøbeskyttelseslovens støjregler, men også af forureningsbegrænsningsprincippet i miljøbeskyttelseslovens § 3, hvorefter forurenere skal vælge hensigtsmæssig placering og anvende den bedst tilgængelige teknologi til at begrænse forureningen.

Derudover vil omkostningerne ved støjgener, som overskrider et miljømæssigt acceptabelt niveau, i praksis blive overført til tredjepart – herunder borgere og projektudviklere. Forslaget er således tillige i strid med det miljøretlige "forurenere betaler"-princip, jf. artikel 191, stk. 2, i Traktaten om Den Europæiske Unions Funktionsmåde samt § 2 i miljøbeskyttelsesloven.

Det anføres i lovforslagets bemærkninger, at formålet med fravigelsen er at sikre ensartede vilkår for infrastrukturarbejder på tværs af kommunegrænser. Odense Kommune bemærker dog, at forslaget – bortset fra støjgrænsen om natten – ikke indeholder nogen støjregler overhovedet. Det kan næppe bidrage til ensartede vilkår. Hvis ønsket er at fastsætte ensartede støjregler, bør dette ske i overensstemmelse med miljølovgivningens principper – herunder kravet om, at forurening begrænses mest muligt under hensyntagen til proportionalitet. Specielt i forbindelse med støj fra udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser bør hensynet til de omkringliggende boliger nødvendiggøre en konkret vurdering af, om afværgetiltag vil være proportionale.

Manglende stillingtagen til kravene i SMV- og habitatdirektivet

Odense Kommune bemærker, at der ikke er gennemført en miljøvurdering af lovforslaget i overensstemmelse med lov om miljøvurdering af planer og programmer samt af konkrete projekter, jf. lovbekendtgørelse nr. 4 af 1. marts 2023. Da loven relaterer sig til en række geografisk afgrænsede områder og fastlægger konkrete

kriterier for arealanvendelse, herunder grænseværdier for støj, bør der inden vedtagelse af loven som minimum tages stilling til, hvorvidt lovforslaget falder ind under anvendelsesområdet af miljøvurderingslovens § 8, stk. 1, jf. EU-Domstolens dom i sag C-290/15, D'Oultremont.

Odense Kommune bemærker endvidere, at det heller ikke fremgår af høringsmaterialet, at der er foretaget en vurdering af, hvorvidt lovforslaget falder ind under begrebet "planer og programmer", jf. habitatdirektivets artikel 6, stk. 3. Kommunen bemærker i den forbindelse, at begrebet "plan" i habitatdirektivets artikel 6, stk. 3, har en meget bred betydning og skal fortolkes i lyset af direktivets formål, som er at opretholde eller genoprette en gunstig bevaringsstatus for naturtyper samt vilde dyre- og plantearter af fællesskabsbetydning. Det fremgår heller ikke af høringsmaterialet, om der er foretaget en vurdering af, om lovforslaget kan medføre virkninger, der er i strid med habitatdirektivets artikel 12, stk. 1. Det bør i den forbindelse fremhæves, at mange bilag IV-arter og enkelte bilag II-arter er særligt følsomme over for støj, navnlig i natperioden, hvor de hviler eller er aktive. Støj kan derfor have negativ indvirkning på deres adfærd og bevaringsstatus.

Afsluttende bemærkninger

Odense Kommune antager, at den foreslåede fravigelse af miljøbeskyttelsesloven udelukkende omfatter lovens bestemmelserne om støj. Øvrige bestemmelser i loven – herunder dem om affald, jord- og grundvand samt overfladevand – bør fortsat finde anvendelse. Såfremt lovforslaget vedtages, bør det præciseres, at det alene er miljøbeskyttelseslovens bestemmelser om støj, der fraviges.

Odense Kommune bemærker videre, at såfremt lovforslaget vedtages, og støj fremover reguleres ved at fastsætte grænseværdier direkte i lovgivningen, bør det som minimum præciseres, at grænseværdien angives som det A-vægtede, ækvivalente, korrigerede støjniveau – støjbelastningen. Det bør samtidig præciseres, at det ækvivalente støjniveau er udtryk for støjens middelværdi over en periode på 30 minutter. Hvis støjen indeholder tydeligt hørbare toner eller impulser, bør der stilles krav om, at 5 dB tillægges det ækvivalente støjniveau ved beregning af støjbelastningen. Der bør desuden fastsættes grænser for støjens maksimalværdi i natperioden.

Endelig bemærker Odense Kommune, at lovforslaget mangler bestemmelser om tilsyn med de foreslåede regler. Sådanne bestemmelser bør indsættes i lovteksten inden en eventuel vedtagelse for at sikre en effektiv håndhævelse.

Venlig hilsen

Christopher M. Rau
Kontorchef

Industri og Miljø

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Fra: TF (TF@gentofte.dk)
Titel: Høringsbrev vedr. ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 21-08-2025 15:01
Bilag: Høringssvar.pdf;

Se vedhæftede brev.



Venlig hilsen
Lene Borglind
Koordinator
Gentofte Kommune | Klima, Miljø og Teknik | Fællessekretariatet
Bernstorffsvej 161 | 2920 Charlottenlund
Mobil: 2134 7379

Sådan behandler vi dine oplysninger

Når Gentofte Kommune behandler personoplysninger om dig, sørger vi for, at oplysningerne behandles i overensstemmelse med databeskyttelsesforordningens krav. Læs om kommunens behandling af personoplysninger og dine rettigheder her: <http://www.gentofte.dk/Databeskyttelse>



Gentofte
Kommune

Til Transportministeriet
Departementet

21. august 2025
Sagsnummer EMN-2025-05801

Høringsbrev til forslag til ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Gentofte Kommune fremsender hermed høringssvar til udkastet til lovforslag om ændring af jernbaneloven og Lov om DSB, offentliggjort den 7. juli 2025 med frist for bemærkninger den 21. august 2025.

Kommunens bemærkninger omhandler primært lovforslagets §§ 37 c–f om fritagelse af jernbaneinfrastrukturarbejder fra miljøbeskyttelsesloven, med særligt fokus på støjregulering. Sekundært det problematiske i at man med lovforslaget søger at nedlægge kommunens myndighedsrolle ift. regulering af miljøforhold på statens jernbane med tilhørende aktiviteter såsom vedligehold og renovering.

Der tages forbehold for politisk behandling, da det desværre ikke har været muligt indenfor fristen.

Støj er ikke blot en gene – det er en dokumenteret sundhedsrisiko

Det er videnskabeligt dokumenteret, og der findes et utal af videnskabelige artikler om, at støj kan påvirke menneskers sundhed på flere måder, både fysisk, psykisk og socialt i form af stress og irritation, søvnforstyrrelser, nedsat koncentration og præstation, øget risiko for angst og depression, forhøjet blodtryk og hjertekarsygdomme, høretab og øget risiko for slagtilfælde. Støj, især om natten, kan forringe søvnkvaliteten. Dårlig søvn påvirker humør, koncentration og helbred.

Ifølge Miljøstyrelsen og EU-direktiver er ekstern støj defineret som støj fra trafik, *jernbaner*, lufthavne og større industrianlæg, og den kan have skadelige virkninger på menneskers sundhed. Derfor skal der udarbejdes handlingsplaner for at forebygge og reducere støj, når den overstiger visse grænseværdier.

På Miljøstyrelsens hjemmeside kan man læse, at støjens sundhedsskadelige effekter omfatter en lang række sundhedsmæssige problemer:

"EU's miljøagentur vurderer, at længerevarende udsættelse af støj fra omgivelserne kan føre til hjertekarsygdomme og metaboliske effekter, nedsat kognitiv indlæring hos børn, samt alvorlige gener og søvnforstyrrelser. Langtidseksponering af støj fra omgivelserne anslås at forårsage 12.000 for tidlige dødsfald og at bidrage til 48.000 nye tilfælde af hjertekarsygdomme om året i EU. Det anslås, at 22 millioner mennesker lider af kronisk høje støjgener og 6,5 millioner mennesker lider af kronisk søvnforstyrrelse." (MST.dk 19.8.2025)

Natur og Miljø
Telefon 3998 0000

Bernstorffsvej 161
2920 Charlottenlund
Gentofte.dk

Åbningstider
Mandag - onsdag kl. 8-16.
Torsdag kl. 8-18.
Fredag kl. 8-14.

1/4



Støj og især de sundhedsmæssige effekter er således noget, som bør tages yderst alvorligt.

Overordnet kommentar vedr. lovforslag og gældende lovgivning

Gentofte Kommune anerkender vigtigheden af velfungerende, national infrastruktur, men det er afgørende, at lovgivningen giver tilstrækkelige redskaber til at regulere og begrænse støj. Der bør findes en passende balance imellem de forskellige hensyn således, at lovgivningen 1) giver mulighed for, at myndigheden kan stille krav til, hvordan fx renoveringsarbejder mm. foregår på de omhandlede arealer samt 2) tilskynder, at der løbende udføres forbedringer, fx ved krav om brug af ny teknologi, udarbejdelse af teknisk-økonomiske redegørelser mm. for at reducere støjgener fra de nævnte arbejder. Med lovforslagets formuleringer tipper balancen, og Ministeriet fjerner ethvert incitament til løbende investeringer i og forbedringer af statens jernbanedrift med henblik på at reducere støjgener. Det er yderst beklageligt, at man med lovforslaget vil fratage kommunerne muligheden for at beskytte borgerne i sådanne sager.

I den gældende lov er der allerede en meget vidtgående hjemmel i §§ 37 a og b til at fravige gældende støjgrænseværdier, hvor der gives compensation. Med forslaget til lovændring går man endnu videre og giver carte blanche til at kunne støje over støjgrænserne for stort set al form for togdrift, der ikke vedrører den almindelige persontransport, og det er endda uden compensation på bekostning af folks sundhed, jf. førnævnte sundhedsrisici.

Derudover vækker det bekymring, at lovforslaget direkte undtager en række aktiviteter fra miljøbeskyttelseslovens bestemmelser. Det er uklart, om sigtet med lovforslaget er at fritage jernbaneområdet – vedligehold og renoveringsarbejder af arbejdspladser og arbejdsbaser – fra hele miljøbeskyttelsesloven, som foruden støj også handler om sikring mod forurening i forbindelse med oplag af stoffer, produkter og materialer, som kan forurene jord og grundvand, samt miljøforhold i forbindelse med midlertidig og permanent afledning af spildevand fra midlertidige og faste arbejdspladser.

Bemærkninger til lovforslagets §§ 37 c-f

Det fremsatte forslag er unødigt indgribende og tilsidesætter en række krav og bestemmelser, som skal sikre både den enkelte borger og hensynet til natur og miljø.

Overordnet er Gentofte Kommunes bemærkninger, at:

Der skelnes ikke mellem forskellige typer af forurening

Der er stor forskel på fx støjforurening og anden forurening. Når en støjende aktivitet ophører, forsvinder forureningen, i modsætning til fx et større oliespild, hvor forureningen er blivende og kan true grundvandet.

Der skelnes ikke tilstrækkeligt mellem midlertidige anlægsaktiviteter og blivende, faste anlæg.

Ifølge forslagets tekst skelnes der ikke tilstrækkeligt mellem midlertidige og blivende aktiviteter. Permanente støjpåvirkninger bør reguleres mere restriktivt. Det beskrives, at der ikke gælder nogen støjgrænser for *ladeinfrastruktur*. Det er problematisk, da man må antage, at denne er af permanent



karakter, hvilket betyder permanent støj. Lovforslaget lægger desuden op til, at alle natlige driftsaktiviteter både på terminaler og værkstedsområder kan foregå uden støjgrænser. Det er oplagt, at der er stor forskel på, om støjeksponering er midlertidig eller permanent.

Forslaget indeholder ingen krav om redegørelser eller undersøgelser

Forslaget indeholder meget bløde formuleringer, såsom, at infrastrukturforvalteren ”*så vidt muligt skal søge at begrænse støjen*”. Der er ingen formkrav og ingen krav om, at man skal gøre rede for baggrunden for trufne beslutninger eller evt. dispensationer. Der er således ingen retssikkerhed for borgerne.

Lovbemærkningerne hævder, at støjniveauet forbliver uændret. Det har vi desværre svært ved at tro på, da fjernelse eller lempelse af støjgrænser og fravær af ekstern kontrol med al sandsynlighed vil medføre flere og mere støjende aktiviteter – alene fordi det er billigere, og fordi der ikke stilles krav om løbende at vurdere bedst tilgængelige teknik.

Kommunerne har indtil nu haft mulighed for at regulere støj fra jernbaneaktiviteter, herunder at udstede undersøgelsespåbud og kræve teknisk-økonomiske redegørelser for potentielle støjreduktioner. Denne praksis har bidraget til proportionale afgørelser og fungeret som grundlag for dialogen mellem Banedanmark og kommunerne, hvor kommunerne selvfølgelig afvejer hensynet til både jernbanedriften og vedligeholdelse af jernbanen og til de omboende i sin sagsbehandling.

Ifølge lovbemærkningerne vil forslaget ikke påvirke naturen. Det er vi uenige i. Når aktiviteterne ikke længere er omfattet af miljøbeskyttelsesloven, ser vi en stor risiko for, at beskyttelsen af jord, grundvand, overfladevand og natur svækkes, hvilket kan få negative konsekvenser for både natur, miljø og sundhed.

Gentofte Kommune anbefaler, at § 37 c, § 37 d, § 37 e og § 37 f i lovforslaget ikke vedtages.

Hvis forslagets §§ 37 c-f vedtages, bør det som minimum kræves, at infrastrukturforvalteren udarbejder teknisk-økonomiske redegørelser for støjreduktion ved alle støjende aktiviteter, som Transportministeriet eller Miljøministeriet skal vurdere. Det vil sikre, at afgørelser om dispensationer, som indebærer en støjbelastning af omgivelserne, er proportionale og gennemsigtige for borgerne. Kommunen skal desuden høres, før der træffes afgørelse.

Det bør også fremgå direkte af loven, at infrastrukturforvalteren skal informere berørte borgere om gener, omfang og varighed af aktiviteterne.

Det anbefales, at jernbaneaktiviteter ikke undtages fra miljølovgivningen generelt.

Afslutningsvist skal Gentofte Kommune bemærke, at der ikke ses et argument, som kan begrunde, at man fremover ikke skal kunne klage over afgørelser truffet i medfør af loven som beskrevet under afsnit 5 i bemærkninger til lovforslaget ”Administrative konsekvenser for borgerne”.



Øvrige bemærkninger

Gentofte Kommune har gennem mange år modtaget klager fra borgere, der bor tæt på jernbanen, især omkring Hellerup Station, hvor der ligger en af de i lovforslaget beskrevne arbejdsbaser. Klagerne kommer fra borgere, der netop oplever søvnforstyrrelser, stress og nedsat livskvalitet som følge af støj fra jernbaneaktiviteter, herunder renoveringsarbejder og vedligehold af jernbanen, støj på stationer, trafik særligt ifm. voldsomt generende støj fra sporskifter mv.

Trods gentagne henvendelser og konkrete forslag til løsninger, herunder hastighedsnedsættelse, har Banedanmark afvist at kunne handle.

Hvis en myndighed ønsker at lempe støjgrænser for en virksomhed, skal der normalt foreligge en nøje afvejning af tekniske og økonomiske forhold. Af respekt for de borgere, som bor tæt ved landets jernbaner, mener Gentofte Kommune, at ministeriet bør ændre sit lovforslag, så jernbaneaktiviteterne ikke uden videre fritages for at overholde gældende miljølovgivning omhandlende støj eller øvrige miljømæssige forhold.

På baggrund af erfaringer med Banedanmark samt alvorligheden af støjpåvirkning på menneskers sundhed anbefaler Gentofte Kommune, at lovforslaget ændres, så borgernes sundhed og retssikkerhed ikke tilsidesættes. Gentofte Kommune appellerer til ministeriet om at overveje, om en ændring af jernbaneloven og lov om DSB i stedet burde styrke kommunernes kompetencer til at regulere støjende aktiviteter fra en statslig infrastrukturforvalter. Dermed kan staten være med til at sikre, at borgernes ret til natro og et sundt lydmiljø fortsat reguleres af den kommunale stedlige tilsynsmyndighed frem for åbenlyst at forringe borgernes rettigheder for at tilgodese infrastrukturforvalterens økonomi.

Venlig hilsen

Marie Louise Madsen
Direktør for Klima, Miljø og Teknik
Gentofte Kommune

Databeskyttelse

Sådan behandler vi dine oplysninger Når Gentofte Kommune behandler personoplysninger om dig, sørger vi for, at oplysningerne behandles i overensstemmelse med Databeskyttelsesforordningens krav.

Læs om kommunens behandling af personoplysninger og dine rettigheder på <https://gentofte.dk/Databeskyttelse/>

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Fra: Merete Andersen (P59Z@kk.dk)
Titel: Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 21-08-2025 14:53
Bilag: Københavns Kommunes høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven mv.pdf;

Til Transportministeriet

Vedlagt sendes Københavns Kommunes høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Hvis ministeriet har spørgsmål eller bemærkninger til kommunens høringssvar, er ministeriet meget velkommen til at kontakte undertegnede.

Med venlig hilsen

Merete Andersen
Chefkonsulent
Team Planlægning

KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Byudvikling

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen 1, 3. sal, vær. 10
1550 København V

Mobil 5162 9897
E-mail P59Z@kk.dk
EAN 5798009800176

[Læs om, hvordan Økonomiforvaltningen behandler personoplysninger \(åbner på kk.dk\)](#)

Økonomiforvaltningen
Teknik- og Miljøforvaltningen



Til
Transportministeriet
trm@trm.dk, grta@trm.dk, rhla@trm.dk og lcrt@trm.dk

Høringssvar til udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Transportministeriet har den 7. juli 2025 sendt udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB i høring indtil den 21. august 2025.

Med lovforslaget fastsættes der blandt andet særskilte støjregler for jernbaneaktiviteter ved Banedanmarks gennemførelse af den nødvendige fornyelse og vedligeholdelse af statens jernbane i nye bestemmelser i jernbanelovens §§ 37c-f.

Københavns Kommunes bemærkninger vedrører de foreslåede nye bestemmelser i jernbanelovens §§ 37c-f. Kommunen har ingen bemærkninger til de øvrige foreslåede ændringer af jernbaneloven og de foreslåede ændringer i lov om DSB.

På baggrund af høringsperioden hen over sommerferien er høringssvaret ikke politisk godkendt af Teknik- og Miljøudvalget og Økonomiudvalget i Københavns Kommune.

Københavns Kommune er generelt enig i, at det er afgørende for mobiliteten, at infrastrukturforvaltere kan gennemføre de nødvendige infrastrukturarbejder samtidig med, at den daglige togdrift opretholdes, og at det forudsætter, at det er muligt at vedligeholde og forny jernbanen om aftenen og natten. Kommunen anerkender også, at statens jernbanelovenet ikke kan sidestilles med andre virksomheder i forhold til anlægs-, vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder, da forhold på og langs banen gør, at arbejder ofte kun kan udføres om natten i tildelte sporspæringer.

Det er endvidere efter kommunens opfattelse hensigtsmæssigt, at der fastsættes klare rammer og regler, som kommunen kan lægge til grund ved planlægning omkring udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser i henhold til de foreslåede nye bestemmelser.

21-08-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 15778

Dokumentnummer i F2
8535102

Sagsnummer eDoc
2025-0246536

ØKF Team Planlægning (2387)

Kommunen finder imidlertid også, at de foreslåede bestemmelser er ganske vidtgående. Udover at miljøbeskyttelsesloven og regler om støj udstedt i medfør heraf ikke skal finde anvendelse for udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser knyttet til statens jernbaneinfrastruktur, fastsættes der med lovforslaget markant højere støjgrænser for de udpegede arbejdspladser mv., og der gives mulighed for, at transportministeren kan dispensere fra disse højere støjgrænser i særlige situationer.

Ny § 37c, stk. 2 muliggør således, at der for udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser knyttet til statens jernbaneinfrastruktur ikke vil gælde øvre støjgrænser fra kl. 7.00-23.00, og at boligfacader fra kl. 23.00-7.00 må udsættes for støj op til 70 dB.

De foreslåede støjgrænser er markant højere end de vejledende støjgrænser i Miljøstyrelsens vejledning om ekstern støj fra virksomheder (vejledning nr. 5/1984). Afhængigt af områdetype (boligområde, blandet bolig- og erhvervsområde og erhvervs- og industriområde) er støjvejledningens vejledende maksimale støjgrænser henholdsvis 45-70 dB om dagen, 40-70 om aftenen og 35-70 dB om natten.

Kommunen har dog noteret sig, at det fremgår, at lovforslaget sigter på at kodificere den type arbejde, som Banedanmark hidtidig har udført, og at der ikke med lovforslaget vil ske en ændring i støjen fra infrastrukturarbejder ved jernbanen.

Det foreslås i den forbindelse, at det præciseres, at miljøbeskyttelsesloven også regulerer anden forurening end støj, og at disse regler fortsat gælder for denne type aktiviteter.

Kommunen finder endvidere, at det bør præciseres, hvem der som miljømyndighed skal håndhæve bestemmelserne. Er det hensigten, at der skal oprettes en statslig enhed til varetagelse af disse opgaver?

Endelig bør det fremgå af lovændringen, at der i lighed med den praksis, kommunerne i dag har på området, skal udarbejdes en teknisk og økonomisk redegørelse om muligheden for at nedbringe støj, således at det kan dokumenteres, at der ikke er mulighed for at nedbringe støjen.

Kommunen har nedenstående konkrete forslag, kommentarer og spørgsmål til lovforslaget:

Ny § 37c, stk. 1

Det fremgår af den foreslåede § 37c, stk. 1, at der er tale om arbejdspladser og faste arbejdsbaser knyttet til 'statens jernbaneinfrastruktur'. Banedanmark og DSB for S-banen er nævnt direkte i

lovbemærkningerne som infrastrukturforvaltere. Metroselskabet er ikke nævnt i lovbemærkningerne.

Kommunen foreslår, at det tilføjes og præciseres, at de nye bestemmelser tillige omfatter arbejdspladser og faste arbejdsbaser knyttet til Metroselskabets metroinfrastruktur. De særlige forhold, der gør sig gældende i forhold til statens jernbaneinfrastruktur sammenlignet med andre virksomheder, gælder ligeledes for metroinfrastruktur, og Metroselskabets metroinfrastruktur bør derfor sidestilles med statens jernbaneinfrastruktur, så det er de samme regler, der gælder. I praksis drejer det sig pt. om metroens to kontrol- og vedligeholdelsescentre på Vasbygade og på Metrovej samt på sigt det planlagte kontrol- og vedligeholdelsescenter på Prøvestenen. Med udvidelse af metronettet må der forventes at blive anlagt flere centre af den karakter.

Ny § 37c, stk. 2

Det fremgår af den foreslåede § 37c, stk. 2, at

‘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 på det beregnede maksimale støjniveau, som en bolig udsættes for ved bopælens mest støjbelastede bygningsfacade, ikke overstige 70 dB.’

‘Bolig’ er alene nævnt i bestemmelsens 2. led. Skal bestemmelsens 2. led forstås som, at den maksimale støjgrænse alene gælder ved boliger, så fx støj mod erhverv fortsat er omfattet af Miljøstyrelsens vejledende støjgrænser? Det forekommer ikke at være logisk, og det foreslås derfor, at det præciseres, at reglen gælder for nybyggeri til boliger og til anden støjfølsom anvendelse som fx institutioner, skoler, kontorerhverv og hoteller.

Ny § 37c, stk. 4

Det fremgår af den foreslåede § 37c, stk. 4, at infrastrukturforvalteren så vidt muligt skal søge at begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser.

Efter kommunens opfattelse er der tale om en meget vag formulering, som giver infrastrukturforvalteren mulighed for generelt at prioritere økonomiske forhold fremfor hensyn til naboer.

Kommunen ser gerne en formulering, som i højere grad forpligter infrastrukturforvalteren til at tilrettelægge arbejdet med fokus på at minimere gener for naboer, også selvom det kan være (marginalt) dyrere og mere besværligt for infrastrukturforvalteren.

Jernbanebyen

Kommunen har noteret sig, at det fremgår af lovbemærkningerne, at for udviklingen i Jernbanebyen vil lovforslaget betyde, at transportministeren kan tilbagekalde indsigelsen imod lokalplanforslaget for Jernbanebyen, idet en fortsættelse af Banedanmarks eksisterende jernbaneaktiviteter dermed er sikret.

Københavns Kommune vil herefter genoptage dialogen med Banedanmark og grundejerne i området om en ny samlet løsning indenfor planlovens rammer og de nye bestemmelser i jernbaneloven. Kommunen finder, at det fortsat vil være en forudsætning for planlægning for boliger og serviceerhverv i Jernbanebyen, at Banedanmark indgår en aftale med grundejerne i området. Denne aftale skal fastlægge et grundlag for hvilke aktiviteter, der skal være på Banedanmarks arealer og det deraf afledte støjniveau. Dette vil sikre, at planlovens § 15a om, at en lokalplan kun må udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., jf. § 15, stk. 2, nr. 16, 26 og 29, kan overholdes.

Venlig hilsen

Nanna Westerby Jensen
Direktør
Økonomiforvaltningen

Camilla Bjerre
Direktør
Teknik- og Miljøforvaltningen

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Claus Rene Pedersson (Claus.Pedersson@lokaltoget.dk)
Fra: Helle Johansen (Helle.Johansen@lokaltoget.dk)
Titel: Høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 21-08-2025 13:34
Bilag: Lokaltog Høringsvar Jernbaneloven_20082025.pdf;

Til Transportministeriet

Lokaltog har tidligere i dag sendt høringssvar til høring over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Desværre var der blevet vedhæftet en forkert udgave af dokumentet. Den korrekte udgave er den, der sendes i denne mail.

Jeg beklager ulejligheden.

Med venlig hilsen / Yours sincerely / Mit freundlichen Grüßen

Direktionssekretær

Helle Johansen

Direkte: +45 2362 5014 | Telefon: +45 7020 0054 | e-mail: helle.johansen@lokaltoget.dk

Lokaltog A/S | Thistedgade 10, st. th. | DK-2630 Taastrup

[Lokaltog.dk](https://lokaltoget.dk) | [LinkedIn](#)

Notat

Til: Transportministeriet

Dato
21.08.2025

Fra: Lokaltog - Sikkerhed

Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Lokaltog er meget taknemmelig for at være en del af høringen i ændringen af jernbaneloven. Lokaltog ser meget positivt på, at der kigges på mulighederne for regelforenkling inden for jernbanelovgivningen.

Derudover ønsker Lokaltog indledningsvist at udtrykke stor tilfredshed med, at de ønsker, som Lokaltog har fremsat er medtaget i det fremsendte udkast.

Angående vedligeholdelsesarbejder, renoveringer og fornyelse, er der yderst vigtigt, at privatbaner får samme rettigheder som Banedanmark og DSB, da vi alle står med de samme udfordringer. Når lovgivningen sonder mellem statslige og ikke-statslige infrastrukturforvaltere og med forskellige rettigheder til den ene frem for den anden, kan dette undre, ikke mindst fordi udfordringerne i hverdagen er de samme for alle infrastrukturforvaltere.

Lokaltog foreslår, at den ændrede jernbanelov helt ophører med sonderingen mellem statslig og ikke-statslige infrastrukturforvaltere, men i stedet anfører, at begrebet "*infrastrukturforvaltere*" omfatter forvaltere af den danske jernbaneinfrastruktur uanset ejerforhold. I de få tilfælde, hvor det er nødvendigt at give særregler til Banedanmark eller DSB kan dette positivt indføres i lovteksten.

Lokaltog står overfor at implementere batteritog i drift inden for kort tid, hvorfor Lokaltog anser det som særdeles positivt, at der nu lægges op til, at der ikke skal være nogen øvre støjgrænse ved eksempelvis opladning af batteritog samt aktiviteter i forbindelse med rangering og klargøring af tog mm. Lokaltog skal hermed udtrykkeligt pointere, hvor vigtigt det er, at Lokaltog som privatbane ejet af Trafikselskabet Movia og kommuner i Østdanmark bliver omfattet af de ændrede og lempeligere støjregler samt af reglerne om, at det er transportministeren, som administrerer disse regler, som der lægges op til i § 37 d-f.

Transportministeriet udtrykker et ønske om regelforenkling på jernbanen, herunder også for privatbanerne formuleret i afsnit 2.2, Lokaltog bifalder dette og stiller sig gerne til rådighed, såfremt ministeriet ønsker at drøfte dette yderligere.

Herunder oplistes en række bemærkninger til de enkelte punkter i udkastet til ændring af jernbaneloven. Såfremt bemærkningerne måtte give anledning til spørgsmål, så står Lokaltog naturligvis klar til at uddybe synspunkterne yderligere.

Til nr. 1 - § 2, stk. 9

Lokaltog imødeser ændringen og foreslår, at den bekendtgørelse jf. 2, stk. 8 som forventes at fastsætte de samme regler for de lokale og regionale jernbaneinfrastrukturer og virksomheder, som i dag gælder for bybaner, iværksættes og sættes i kraft hurtigst muligt, idet denne del har en væsentlig økonomisk betydning for den lokale og regionale jernbaneinfrastruktur.

Til nr. 2 - § 3, stk. 1, nr. 4

Definitionen for bybanenet virker på den ene side meget omfavnende omkring banetyper så som metro og letbaner, men samtidig meget begrænsende med hensyn til specifik henvisning til S-banen. S-banen og begrebet bybane har hidtil været benyttet som dansk term for de net, som ikke er omfattet af jernbanesikkerhedsdirektivet i henhold til artikel 2 c) direktiv EU 2016/798 af 11 maj 2016, som omfatter *net, der i funktionsmæssig henseende er adskilt fra resten af Unionens jernbanesystem, og som kun er tænkt anvendt til persontrafik i lokal-, by- og oplandsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende driver virksomhed på disse net.*

Lokaltog har netop været i dialog med Trafikstyrelsen omkring, at Nærumbanen opfylder disse betingelser og derfor vil kunne klassificeres som bybane med alt, hvad dette indebærer. Lokaltog vil derfor henstille til, at definitionen af begrebet *bybanenet* ikke begrænses til S-banen.

Til nr. 6 - § 22, stk. 1

Ændringen bør ændres, således den ikke udelukkende henviser til statslige infrastrukturforvaltere. Lokaltog foreslår ændringen formuleret således: *"Lov om elforsyning finder ikke anvendelse på jernbaneinfrastrukturforvalteres elforsyningsaktiviteter"*. Lokaltog er jernbaneinfrastrukturforvalter, men vil med indførelsen af nye batteritog blive omfattet af elforsyningsaktiviteter.

Lokaltog og øvrige private jernbaneinfrastrukturforvaltere med elforsyningsaktiviteter bør her være ligestillet med statslige infrastrukturforvaltere og være undtaget reglerne i Lov om elforsyning. Ovenstående bemærkning er ligeledes i tråd med ændringen til § 22, stk. 2, 1. pkt., hvor der i det forslåede ikke er nogen henvisning til *"statslige"*, men kun til *"infrastrukturforvaltere"*

Til nr. 8 - § 30, stk. 1:

Lokaltog imødeser bemærkningerne til ændringerne, og vil i implementeringen gerne henlede opmærksomheden på bemærkningerne:

"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."

Lokaltog er af den holdning, at det vil være fordelagtigt, hvis ovenstående bemærkning om, at transportministeren udelukkende skal foretage en generel

vurdering af grundlaget for ekspropriationen og ikke en partshøring, kan indskrives direkte i lovteksten for dermed at undgå tvivl og risikoen for en langvarig proces.

Til nr. 10 - § 37 c:

Det er af største vigtighed, at ikke-statslige jernbaneinfrastruktur omfattes af denne tilføjelse.

Privatbanerne står over for mange nye vedligeholdelsesprojekter i den nærmeste fremtid, hvor de vil møde præcis samme støjproblematikker, som Banedanmark og DSB vil på det statslige jernbanenet.

Til nr. 10 - § 37 d:

Denne hjemmel er ligeledes yderst vigtigt for privatbanerne, hvor jernbaneinfrastrukturarbejdernes primære formål oftest er at opretholde infrastrukturens funktionalitet.

Henset til formålet med at nedbringe fordyrende elementer for privatbanerne, ser Lokaltog det særligt vigtigt, at denne tilføjelse også omfatter infrastrukturforvaltere ejet af trafikselskab, region og kommune og ikke kun af Staten.

Såfremt det var intentionen, at kommunerne kunne dispensere for dette som myndighed for privatbanerne, vil Lokaltog bemærke det som væsentligt, at infrastrukturforvalterne i hele Danmark får ensartet muligheder, hvorfor det anses som fordelagtigt at transportministeren varetager opgaven for alle (statslige og ikke-statslige) infrastrukturforvaltere, så sagsbehandlingen bliver ensartet.

Til nr. 10 - § 37 e:

Det bør præciseres, at infrastrukturforvaltere i denne henseende også omfatter privatbanerne.

Til nr. 10 - § 37 f:

Lokaltog modtager dette forslag til ændring meget positivt. Det er en væsentlig costdriver for alle infrastrukturforvaltere at forsøge at finde løsninger til støjreduktion, særligt i forbindelse med opladning af batteritog, rangering mv., idet disse løsninger reelt ikke findes på markedet endnu.

Således skal det igen pointeres, at det er yderst vigtigt, at Lokaltog som ikke-statslig infrastrukturforvalter og de øvrige privatbaner ejet af trafikselskab, region eller kommune omfattes af disse ændringer.

Lokaltog finder dog ikke formuleringen i forslag til § 37 f fyldestgørende og foreslår på den baggrund en præcisering ved at tilføje begrebet "klargøring", da det typisk er under klargøring inden togets idriftsættelse, at toget oftest støjer.

Det foreslås ligeledes af hensyn til at undgå tvivl om definitionerne at slette "ved ladeinfrastruktur", eventuelt som alternativ under definitionerne at beskrive, at plug-in ladnings-installation også er omfattet af ladeinfrastruktur.

§ 37 f affattes således: " Der gælder ingen øvre støjgrænse i forbindelse med opladning af batteritog samt i forbindelse med rangering, opstilling, opvarmning, nedkøling, klargøring og service af tog.«

Til nr. 12 - § 39:

Lokaltog er enig i rammerne for bybanet, men ønsker som bemærkning til nr. 2, at definitionen for bybanenet omfavner definitionen i jernbanesikkerhedsdirektivet, for derved at muliggøre klassificeringen af Nærumbanen som bybanenet.

Lokaltog er i dag underlagt Styrelsen for Grøn Arealomlægning og Vandmiljø som VVM-myndighed, og er underlagt den almindelige VVM-procedure efter miljøvurderingsloven. Lokaltog og DSB er således i dag underlagt anden VVM-myndighed end Banedanmark. I lovforslaget foreslås det, at DSB omfattes af samme VVM-myndighed og VVM-procedure som Banedanmark. Lokaltog foreslår, at dette udvides til også at gælde for øvrige infrastrukturforvaltere, herunder privatbanerne. Derved sikres det, at al jernbane i Danmark håndteres efter samme praksis herunder regler og retningslinjer, ligesom det sikres at kompetencerne til behandling af VVM koncentrerer i samme organisation.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), lcrt@trm.dk. (lcrt@trm.dk.), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk)
Fra: Plan (plan@glostrup.dk)
Titel: Høringssvar fra Glostrup Kommune
Sendt: 21-08-2025 14:00
Bilag: Brev Transportministeren.docx;

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Jeg sender hermed Glostrup Kommunes høringssvar om Udkast til ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Med venlig hilsen

Anders Christiansen
Byplanlægger, arkitekt



Center for Miljø og Teknik
Center for Miljø og Teknik
Tlf. 4323 6100
Direkte 4323 6356,
Rådhusparken 2, 2600 Glostrup

www.glostrup.dk



Borgmesteren
Rådhusparken 2
2600 Glostrup
4323 6202
www.glostrup.dk

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

21. august 2025

Høringssvar om Forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Glostrup Kommune sender hermed høringssvar til det udkast til lovforslag om ændring af jernbaneloven og lov om DSB, som Transportministeriet har offentliggjort på Høringsportalen den 7. juli 2025.

Lovforslaget giver anledning til stor bekymring for, hvordan den fremtidige støjpåvirkning fra statens jernbanearealer vil kunne udvikle sig, og hvilken betydning det vil få for den fremtidige byudvikling i Glostrup Kommune. Efter planloven må kommunen ikke lokalplanlægge for boliger eller andre støjfølsomme anvendelser, medmindre det pågældende område kan sikres mod støj. Dette kan blive svært at leve op til, hvis der fremover ikke er noget loft over, hvor meget støj, der må komme fra jernbanearealer, som lovforslaget lægger op til. Konsekvensen kan blive, at alle områder i nærhed til baneterræn må erklæres som uegnet til boligbyggeri.

Glostrup Kommune er en af Storkøbenhavns fuldt udbyggede kommuner, hvor de vigtigste muligheder for byudvikling netop ligger i de ældre erhvervsområder langs baneterrænet. Det vil være ødelæggende for kommunens arbejde med at skabe en attraktiv by, hvis udviklingen i disse områder sættes i stå. Det er særligt paradoksalt, som vi netop i år tager den nye letbane i brug. Denne investering skal jo netop også muliggøre byudvikling langs baneområderne ved Glostrup station.

Med lovforslagets bestemmelser vil store dele af miljøbeskyttelsesloven i realiteten være ophævet for så vidt angår al jernbanedrift. Naboer til jernbanen vil ikke længere være sikret et tåleligt støjniveau – hverken om dagen eller om natten. Grundvand og natur vil ikke have samme beskyttelse som i dag.

De arbejdsområder og jernbaneaktiviteter, hvor lovforslaget ophæver eller begrænser miljølovgivningen, er så vagt beskrevet, at det i realiteten vil kunne omfatte enhver almindelig jernbaneaktivitet. Lovforslagets anvendelsesområder er afgrænset med elastiske begreber som "arbejdspladser", "faste arbejdsbaser", "større jernbaneinfrastrukturarbejder", "vedligeholdelsesarbejder", "mindre fornyelsesprojekter", "opladning af batteritog" eller "rangering, opstilling, opvarmning, nedkøling og service af tog".

I Glostrup Kommune er vi derfor bekymrede for, at lovforslaget i praksis ophæver miljøbeskyttelsesloven for ethvert jernbanerelateret arbejde, areal eller område, hvis Transportministeriet ønsker det. Da jernbanen går tværs igennem kommunen, vil en lempelse af miljøreglerne i praksis have indvirkning for rigtigt mange borgere og bynære arealer.

Glostrup Kommune ønsker derfor, at lovforslagets bestemmelser (§ 37 c - § 37 f) om ophævelse og lempelse af miljøbeskyttelsesloven revurderes eller præciseres, således at kommunens udviklingsmuligheder og nærområdets beboelighed fastholdes.

Vi står selvfølgelig til rådighed for nærmere dialog og uddybning.

Med venlig hilsen

Kasper Damsgaard
Borgmester

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Fra: Rebekka Cathrine Fuglsang-Damgaard (RCFD) (RCFD@BANE.dk)
Titel: Att.: Kontrakt- og Banekontoret - Banedanmarks svar på høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 21-08-2025 12:37

Kære rette vedkommende

Banedanmark besvarer hermed Transportministeriets høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DBS.

Banedanmark har ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Rebekka Cathrine Fuglsang-Damgaard

Stud.jur.

Forvaltningsret og Generel Jura

M: +45 2446 4987

rcfd@bane.dk



Banedanmark

Jura, Udbud og Bæredygtighed (D4)

Carsten Niebuhrs Gade 43

1577 København V

[banedanmark.dk](https://www.banedanmark.dk)

[LinkedIn](#)

Banedanmark er ansvarlig for behandlingen af de personoplysninger, vi modtager om dig. Læs mere om vores persondatapolitik på [banedanmark.dk](https://www.banedanmark.dk). Hvis du sender følsomme eller fortrolige oplysninger til os, opfordrer vi til, at du bruger din digitale postkasse på borger.dk eller virk.dk.

Fra: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>

Sendt: 7. juli 2025 11:00

Til: hoeringer@bane.dk; ts Info <info@trafikstyrelsen.dk>; DSBPOST <DSBPOST@dsb.dk>; Heike Milling Thyssen <HEMT@DSB.DK>; subs@dsb.dk; Nanna Foli <nanfo@trafikstyrelsen.dk>; Laura Meyer Harrison <lamh@trafikstyrelsen.dk>; Mikkel Zwergius Christensen <mizw@trafikstyrelsen.dk>; tfch@bane.dk; mhro@bane.dk; SSHE@bane.dk; mlcs@bane.dk

Cc: Rasmus Shermer <rsh@trm.dk>; Lucas Claudio Rasmussen Torchia <LCRT@trm.dk>; Gry Taksøe <grta@trm.dk>; Lars Olsen <lao@trm.dk>; Kim Pimenta <KPI@trm.dk>

Emne: Til DSB, Trafikstyrelsen og Banedanmark: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

CAUTION: This email originated from outside the organization.

Kære jer

Så nåede vi til den milepæl, det er at sende lovforslaget i offentlig høring, jf. nedenfor og vedhæftede.

Som det fremgår af vedhæftede, løber den offentlige høring frem til den 21. august. Vi vil sideløbende med den offentlige høring arbejde videre med lovforslaget, herunder ift. lovteknik/lovkvalitet og enkelte af jeres mange gode input, som vi ikke er helt færdige med at håndtere.

Hvis I har yderligere bemærkninger/ændringsforslag til lovforslaget, er I velkomne til at sende dem til Lucas

(lcrt@trm.dk), Gry (grta@trm.dk) og undertegnede. Hvis I har mulighed for det, vil vi sætte pris på, hvis I kan sende dem i uge 33, dvs. ugen før udløbet af den offentlige høring, da det vil kunne give os bedre mulighed for at håndtere jeres input.

Sidst, men bestemt ikke mindst, skal der lyde en stor tak for jeres fagligt kompetente og engagerede input til lovforslaget indtil nu, til tider med korte frister. Det er værdsat og med til at styrke det lovforslag, som nu er i høring. I er velkomne til at sende såvel takken som lovforslag videre til relevante personer i jeres organisationer.

God sommer,

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen
Konsulent
Kontrakt- og Banekontoret



Transportministeriet

Transportministeriet
Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
E-mail: trm@trm.dk
Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk
www.trm.dk

Fra: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>

Sendt: 7. juli 2025 09:43

Emne: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Til høringsparterne, jf. vedhæftede høringsliste.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen
Konsulent
Kontrakt- og Banekontoret



Transportministeriet

Transportministeriet
Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
E-mail: trm@trm.dk
Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk
www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Fra: Lasse Christner Månsson (lachm@mst.dk)
Titel: Høringssvar vedr. udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB (MST Id nr.: 13258439)
Sendt: 21-08-2025 16:00
Bilag: MST bemærkninger til udkast til lovforslag, offentlig høring.pdf;

Til Transportministeriet

Se venligst vedhæftede høringssvar fra Miljøstyrelsen.

Venlig hilsen

Lasse Christner Månsson

Specialkonsulent | Erhverv

+45 30 53 77 41 | +45 30 53 77 41 | lachm@mst.dk

Miljø- og Ligestillingsministeriet

Miljøstyrelsen | Lerchesgade 35 | 5000 Odense C | Tlf. +45 72 54 40 00 | mst@mst.dk | www.mst.dk

[Sådan håndterer vi dine personoplysninger](#)

NOTAT



Miljø- og
Ligestillingsministeriet
Miljøstyrelsen

Erhverv
J.nr. 2025 - 47482
Ref. lachm
Den 21. august 2025

Miljøstyrelsens bemærkninger til høring over forslag til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Bemærkninger vedr. støj

Generelt

Miljøstyrelsen bemærker, at det ikke fremgår tydeligt af lovforslaget, særligt ved permanente arbejdspladser, hvordan kommunerne skal forholde sig til støj fra jernbaneinfrastrukturarbejder i planlægningen, da kommunerne skal sørge for, at der ikke planlægges for nye boliger på støjbelastede arealer, jf. planlovens § 15 a.

Det er også uklart, hvordan miljøkonsekvensvurderinger af jernbaneinfrastrukturarbejder skal forholde sig til støjen derfra.

Vedr. § 37 c, stk. 2:

Det fremgår, at *"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."*

Her er det uklart, om der menes det ækvivalente støjniveau (middelværdi over 1/2 time) eller maksimalværdien af støjniveauet (højeste øjebliksniveau). I øvrigt giver formuleringen *"målt som det beregnede"* anledning til forvirring. Enten er det et målt niveau eller et beregnet niveau, og der vil i langt de fleste tilfælde være tale om beregnede støjniveauer.

I bemærkningerne til nr. 10 fremgår det, at den maksimale støjbelastning på 70 dB om natten er det ækvivalente støjniveau, som er en middelværdi over en halv time af det varierende støjniveau. Miljøstyrelsen præciserer, at det bør fremgå, at der er tale om middelværdien i den mest støjbelastede halve time, og teksten i selve paragraffen (§ 37 c, stk. 2) bør præciseres tilsvarende.

Idet der er tale om det ækvivalente støjniveau, lægges der op til en grænseværdi om natten, der er 30 dB højere end de nuværende vejledende støjgrænser for virksomheder¹. Det skal bemærkes, at en forøgelse af støjen på 10 dB opleves af det menneskelige øre som en fordobling af støjen, og Miljøstyrelsen bemærker derfor, at der i lovforslaget lægges op til en markant forhøjelse af støjgrænsen.

Da støj om natten kan forstyrre folks nattesøvn, kan dette potentielt have sundhedsmæssige konsekvenser. Der bør derfor særligt være fokus på støjgener af længere varighed om natten. Det anbefales, at Transportministeriet søger inspiration i Miljøstyrelsens vejledning om støj fra midlertidige aktiviteter, hvor der f.eks. fra kapitel 5 og frem kan ses en vurdering af, hvornår støj fra

¹ Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/1984: Ekstern støj fra virksomheder

anlægsarbejder kan være kritiske². Miljøstyrelsen anbefaler herudover, at der stilles krav om information til naboerne, så de kan forberede sig på mere støj om natten i den angivne periode og evt. tage forholdsregler.

Miljøstyrelsen bemærker, at forslaget ikke tilvejebringer hjemmel til at yde kompensation for støjende jernbaneinfrastrukturarbejder omfattet af §§ 37 c – 37 f. I hvilke situationer kan der gives tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere som anført i den eksisterende § 37 b, og hvad er begrundelsen for, at kompensation ikke er en mulighed i forbindelse med §§ 37 c – 37 f?

Vedr. § 37 f:

Det fremgår, at *"Der gælder ingen øvre støjgrænse i forbindelse med opladning af batteritog ved ladeinfrastruktur samt i forbindelse med opvarmning, nedkøling og service af tog."*

Miljøstyrelsen er ikke sikker på, hvordan dette forholder sig til EU-direktivet om støjkortlægning (støjdirektivet)³. Som følge af støjdirektivet skal der gennemføres støjkortlægninger og udarbejdes handlingsplaner for at forebygge og reducere ekstern støj – bl.a. støj fra jernbaner – og det vil derfor være hensigtsmæssigt, at de elementer, der tages med i støjvurderingen i lovforslaget, er sammenlignelige med indholdet i støjdirektivet. Miljøstyrelsen har ikke haft mulighed for at undersøge dette forhold inden for tidsfristen.

Miljøstyrelsen foreslår, at det undersøges om støj fra opladningen lovgivningsmæssigt kan inkluderes som en del af strækingsstøjen, i stedet for at det undtages helt. Strækingsstøjen beregnes som den døgnvægtede middelværdi Lden, hvor der gælder vejledende grænseværdier til planlægningsbrug.

Vedr. afsnit 2.3 om støj fra jernbaneinfrastruktur arbejde

Det vurderes i lovforslaget, at *"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."*

De vejledende støjgrænser for virksomheder har sandsynligvis ikke kunnet overholdes om natten indtil nu, men kommunerne har kunnet forvente en vurdering af arbejdstilgangen, der skulle bringe støjniveauet længst muligt ned mod grænseværdierne. Dette er en almindelig tilgang ved større støjende anlægsarbejder. Dette billede må formodes at kunne ændre sig, hvis der indføres væsentligt lempede grænseværdier for støjen om natten, og aktiviteter eller metoder, der ikke før kunne benyttes, vil måske kunne benyttes i fremtiden og risikere at medføre mere støj. En anden væsentlig forskel fra gældende regulering er, at klageadgangen er afskåret med det nye lovforslag.

Vedr. afsnit 2.3.1 om gældende ret

Det fremgår, at *"Der gælder ingen støjgrænser for strækingsstøj, som er karakteriseret ved at være støj fra selve togdriften."*

Dette er ikke korrekt, da der er fastsat vejledende grænseværdier for støjen fra forbikørende tog⁴, som omfatter de aktiviteter, der er nødvendigt forbundet med den normale trafikafvikling. Dette tilføjes korrekt i den næste sætning i forhold til planlægningsbrug, og Miljøstyrelsen foreslår ovenstående sætning med *"ingen støjgrænser for strækingsstøj"* slettet.

² <https://mst.dk/media/1hhdhexx/vejledning-om-regulering-af-visse.pdf>

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj

⁴ Tillæg til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner, juli 2007

Støj fra forbi kørende tog kan ikke reguleres efter miljøbeskyttelsesloven, men disse grænseværdier benyttes til planlægningsbrug, da støjbelastede arealer ikke må udlægges til støjfølsom anvendelse, medmindre den fremtidige anvendelse kan sikres mod støjgener ved bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger, jf. planlovens § 15 a.

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Fra: Carsten Ryom (crp@aarhus.dk)
Titel: Høringssvar fra Aarhus Kommune vedr. ændring af jernbanelov
Sendt: 21-08-2025 17:10
Bilag: Høringssvar fra Aarhus Kommune vedr. ændring af jernbanelov.pdf;

Hermed fremsendes Aarhus Kommunes høringssvar vedr. ændringen af jernbaneloven.

Venlig Hilsen

Carsten Ryom
Civilingeniør
T + 45 89 40 40 18
E crp@aarhus.dk

TEKNIK OG MILJØ
Klima og Energi
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand
T + 89 40 44 00
www.aarhus.dk
virksomheder@mtm.aarhus.dk

Aarhus Kommune registrerer og bruger de oplysninger, du giver os i forbindelse med din henvendelse. Vi bruger oplysningerne for bedre at kunne besvare din henvendelse. Aarhus Kommune er dataansvarlig for behandling af personoplysninger, og du kan læse mere om kommunens behandling af personoplysninger her: <https://aarhus.dk/databeskyttelse> Oplysninger om vores behandling af personoplysninger i forbindelse med sager efter miljøbeskyttelsesloven, jordforureningsloven og miljøvurderingsloven kan læses her: www.aarhus.dk/databeskyttelse/virksomhederogjord.



Klima og Energi
Karen Blixens Boulevard 7, 8220 Brabrand

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K
trm@trm.dk, grta@trm.dk, rhla@trm.dk, lort@tr.dk

21. august 2025
Side 1 af 8

Høringssvar vedrørende forslag til Lov om ændring af jernbaneloven og DSB.

Aarhus Kommune har læst udkastet til ændring af jernbaneloven. Et lov-forslag som i store træk sætter miljølovgivningens regler om støj ud af kraft, for jernbaneinfrastrukturprojekter samt for udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser og specifikke aktiviteter.

Alle gældende juridiske begrænsninger fastsat af hensyn til omkringliggende arealer og naboer ophæves.

I bemærkningerne til lovforslaget er der ingen vurdering af de afledte konsekvenser for borgerne og kommunerne, men alene beskrevet de udfordringer der er for Banedanmark samt pendlerne, når der støjmæssigt skal tages hensyn til naboer ved udførelse af banearbejde.

Det fremsendte materiale er så ensidig i sin fremstilling, at det må bero på et bevidst valg, at man vælger at se bort fra de store konsekvenser lovforslaget vil medføre.

Lovforslagets tilgang til støj fra jernbaneaktiviteter

Lovforslaget tager udgangspunkt i følgende udsagn: *"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 er muligt, at Banedanmark i egen forståelse ikke kan sidestilles med andre virksomheder, men de afledte konsekvenser af støjende aktiviteter, dvs. gener for naboer, er de samme som for alle andre virksomheder.

Lovforslaget kommer på et tidspunkt, hvor der er stor fokus på de afledte konsekvenser af støj på menneskers helbred. Det er i dag almen viden (bl.a. fra undersøgelser fra WHO og Kræftens Bekæmpelse), at støj øger risikoen for helbredsproblemer, herunder hjerte-kar-sygdomme, slagtilfælde, diabetes og stress. Man søger i alle dele af samfundet at nedbringe støj. De seneste år har der været en stor indsats i Danmark overfor vejstøj.

TEKNIK OG MILJØ

By og Natur
Aarhus Kommune

Klima og Energi
Karen Blixens Boulevard 7
8220 Brabrand

Sag: GEO-2020-077123



I bemærkningerne lægges der særlig vægt på, at det støjende arbejde nødvendigvis må udføres om natten, for ikke at genere togdriften. Der er ikke i bemærkningerne, eller på anden vis, redegjort for, hvorfor det er naboerne til jernbanen der skal bære en uforholdsmæssig stor byrde ved vedligehold og drift, som helt underlægges hensynet til togdriften og jernbanens øvrige brugere.

21. august 2025
Side 2 af 8

Lovforslaget er særdeles vidtgående. Kommunerne skal ikke fremadrettet kunne fastsætte støjvilkår for arbejdets udførelse og øvrig drift, og disse alene reguleres i medfør af loven og evt. dispensationer fra transportministeren. Der vil ikke være klageadgang for naboer til støjende arbejde. Forslaget har tilbagevirkende kraft overfor allerede fastsatte vilkår, og afgørelser fra klageinstans skal ikke slå igennem fremadrettet i.f.t. jernbanestøj.

Lovforslaget tager ikke stilling til konsekvenserne for kommunernes mulighed for at lokalplanlægge for arealer som de facto er ramt af jernbanestøj, men hvor vejledende støjgrænser er ophævet.

Det vurderes som helt uproportionalt at sætte miljølovgivningen ud af kraft, for at tilgodese arbejdet med jernbaner. Ikke mindst når loven gælder så bredt, og ikke kun handler om støj fra korte begrænsede perioder.

Lovforslagets bestemmelser (om regulering af støj) med kommentarer:

Herunder følger gengivelse af enkelte paragraffer (*kursiv*) med kommentarer under.

”§ 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 bopælsens 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.”



21. august 2025
Side 3 af 8

De i § 37 c nævnte vilkår er exceptionelt lempelige ift. vanlig miljølovgivning. I praksis kan det medføre at boliger bliver ubeboelige, såfremt vilkårene udnyttes fuldt ud. Som et minimum må det forventes, at mange ejendomme vil risikere et væsentlig værditab som følge af loven, samt en væsentligt reduceret livskvalitet for beboerne.

Det er helt uacceptabelt, at der slet ingen øvre støjgrænse skal gælde i dagtimerne. En støjgrænse på 70 dB om natten vil i praksis umuliggøre søvn i boligen.

Omkring arbejdspladser og arbejdsbaser, hvor der endnu ikke er beboelse, vil det i praksis gøre det vanskeligt, nærmende sig umuligt, for kommunerne at planlægge boliger i nærheden.

”§ 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. ”

De i § 37 d nævnte vilkår tilsidesætter reguleringen af midlertidigt arbejde, en myndighed som for nuværende er placeret hos kommunerne. I planlægningen af udførelsen af arbejdet, kan man derfor helt undgå at tage hensyn til lokale forhold, et lokalkendskab som kommunerne har.

Aarhus Kommune har tidligere oplevet hvordan Banedanmark, i forbindelse med elektrificeringen, havde planlagt særligt støjende arbejde i natperioden, et arbejde som ville have hindret søvn for anslået 5.000 borgere i 7-10 dage.

På den baggrund synes det helt uforståeligt, at der ikke fastsættes støjbegrænsninger på arbejdets udførelse. Der er i bemærkningerne ikke forholdt sig til denne problematik, fx hvilken betydning det har, både sundhedsmæssigt og økonomisk.

”§ 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.



21. august 2025
Side 4 af 8

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."

De i § 37 e nævnte 7 dage, kan i praksis medføre, at man ikke kan opholde sig i egen bolig i natperioden. Da denne periode efterfølgende kan strækkes efter Transportministerens forgojdtbefindende, synes dette ikke at være en reel begrænsning. Se i øvrigt kommentarer til § 37 d

"§ 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."

De i § 37 f nævnte vilkår kan få vidtrækkende konsekvenser for boliger i nærheden af jernbanen, da beboere aldrig kan være sikre på, at de har ro i deres bolig. Det er uforståeligt hvorfor der ikke fastsættes en grænse for de nævnte aktiviteter, og hvorfor det ikke skal sidestilles med sædvanlige virksomhedsstøj, da der er tale om permanent støj.

Til §§ 37 c – 37 e, er der tilføjet et stk. 4, hvor det anføres, at *"Infrastrukturforvalteren skal så vidt muligt søge at begrænse støjen fra planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter."*

Stk. 4 er en gummiparagraf uden betydning i praksis. Aarhus Kommune har haft stor berøring med Banedanmark i forbindelse med elektrificeringen af jernbanen. På intet tidspunkt har Banedanmark søgt at begrænse støjen fra deres aktiviteter, medmindre det er blevet fastsat ved lov eller kommunal afgørelse.

Banedanmarks fokus er ensidig, og det er indlysende at lovforslaget ikke vil ændre på dette forhold, tværtimod må det forventes at give øgede gener for de omkringboende, da der ingen myndighed er til at stille specifikke krav.



Det skal endvidere bemærkes, at da klageadgangen afskæres for borgerne, sker der en væsentlig forringelse af deres retsstilling.

21. august 2025
Side 5 af 8

Bemærkninger til lovforslagets bemærkninger

Bemærkningerne til lovforslaget er grundlæggende en gennemgang af hvor udfordrende Banedanmark synes det er, at de skal indordne sig miljølovgivningen, samt at dette fordyrer og forsinker arbejde og har indflydelse på driften af jernbanen.

Det anføres, at "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."

Aarhus Kommune har, som tidligere nævnt, haft stor berøring med Banedanmark i forbindelse med elektrificeringsprojektet. Hvis Banedanmark synes kommunerne ikke har forståelse, kan det måske også skyldes, at Banedanmark ikke synes at have forstået, at jernbanedriften ikke er alene i samfundet, men at denne påvirker de omkringboende.

Kommunerne har som miljømyndighed ansvaret for at foretage en proportionalitetsbetragtning ved afgørelser efter miljølovgivningen, herunder afveje hensynet til naboer med hensynet til jernbanedriften. På den baggrund har kommunerne ofte givet Banedanmark lov til at arbejde fx om natten, men dog ikke med de mest støjende aktiviteter.

Banedanmark kan ikke forvente, at alle sådanne afgørelser vil falde ud til deres fordel. Nærværende lovforslag har ingen proportionalitetsbetragtninger men tilgodeser alene Banedanmark uden på noget tidspunkt at afveje konsekvenserne for naboerne på en rimelig måde.

Der henvises i bemærkningerne til, at "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 spærringsmønster fastlægges, og det er i realiteten ikke en mulighed."

Da mange arbejder/sporspærringer åbenbart skal planlægges adskillige år i forvejen, er det uforståeligt, at Banedanmark ikke allerede på forhånd kan



indgå i dialog med den pågældende kommune om miljøvilkår, så de allerede er fastlagt på tidspunktet for fastlæggelsen af sporspærringer.

21. august 2025
Side 6 af 8

Kommunerne har sjældent lang sagsbehandlingstid så det er næppe noget der forsinker planlægningsprocessen.

Det anføres, at "Det kan betyde store forsinkelser med flere ekstra sporspærringer 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 sporspærringer til de samme projekter. Sporspærringerne særligt i dagtimerne er endvidere til stor gene for passagererne."

Det gennemsyrrer lovforslaget, at når kommunerne hidtil har sat vilkår, så er disse vilkår restriktive, hvis kommunerne har vægtet hensyn til naboerne over forsinkelse for passagerer.

Det anføres, at "Der tilvejebringes med forslaget ikke hjemmel til at yde kompensation for støjende jernbaneaktiviteter omfattet af §§ 37 c – 37 f."

I praksis kan man så, i ikke nærmere angivne perioder, gøre folks hjem ubeboelige, uden at disse skal kompenseres herfor, hvilket er et gennemgribende indgreb i folks ret til at kunne opholde sig, og finde hvile i, egen bolig. Hvis man heller ikke har midler til at finde anden bolig i perioden, et det et væsentlig indgreb i folks liv, som kan få konsekvenser for både helbred og evnen til at passe et arbejde.

Det anføres, at "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."

Forslaget synes ikke at forholde sig til den virkelighed, at støj er et kæmpe samfundsproblem, med store menneskelige omkostninger til følge, både økonomisk og sundhedsmæssigt.

Lovforslagets sammenhæng til Planloven

Lovforslaget indeholder ingen redegørelse for de konsekvenser forslaget vil have for kommunernes mulighed for at lokalplanlægge for arealer som rammes af støj fra jernbaneaktiviteterne i dag.

Planlovens §15 a forbyder planlægning på arealer som er støjbelastede medmindre planen kan sikre etablering af afværgeforanstaltninger.

Planklagenævnets praksis fastlægger at et areal er støjbelastet, hvis støjgrænser i Miljøstyrelsens gældende vejledninger er overskredet.



Miljøstyrelsens vejledning om jernbanestøj vil ikke længere være gældende i forbindelse med planlægning, jf. forslagets §§ 37c-37f:

21. august 2025
Side 7 af 8

- § 37 c: udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser,
 - o kl. 7-23 ingen øvre grænse
 - o om natten maks 70 dB ved boligens mest støjbelastede facade
 - Kan gives dispensation til øget eller ingen grænse
- § 37 d: udpegede jernbaneinfrastrukturarbejder
 - o ingen øvre grænse
- § 37 e: planlagte/akutte vedligeholdelsesarbejder,
 - o ingen øvre grænse, hvis inden for 7 døgn
- § 37 f: rangering, opladning af batteritog ved ladeinfrastruktur, klargøring
 - o Ingen øvre grænse

Det betyder, at kommunerne i planlægningen ikke kan lægge vejledningens grænseværdier til grund, og det er uklart om det betyder, at der ikke kan planlægges i områder, hvor jernbanestøj vil være væsentligt højere (permanent eller periodevis).

Lovforslaget indebærer at kommunerne i områder, hvor vi i dag ville stille krav/fastsette bestemmelser om støjafskærmning/støjisolering, ikke har hjemmel til at gøre dette, da der ingen øvre grænseværdier er for støj.

Sammenfatning

Aarhus Kommune finder, at det fremsatte lovforslag er uacceptabelt og fraråder på det kraftigste at det vedtages.

Beboere i nærheden af jernbanen risikerer at blive udsat for langt højere støjniveauer end hidtil, også af permanent karakter. Støjgener som i perioder vil gøre det umuligt at opholde sig i eget hjem, og som kraftigt vil devaluere værdien af mange ejendomme.

At lempe på støjvilkår er helt i modstrid med en samfundsmæssig udvikling henimod mindre støj, da støj har store samfundsmæssige og sundhedsmæssige konsekvenser. Lovforslaget synes udformet uden bistand fra personer med støjfaglig indsigt.

Som følge af lovforslaget vil der opstå konflikter med planlovens § 15 a, da områder, som ikke tidligere var støjbelastet, fremadrettet kan blive det.

Denne problematik forværres særligt af, at der for visse aktiviteter ikke er en støjgrænse, så det er i praksis umuligt at dimensionere støjskærmende foranstaltninger.



Aarhus Kommune har en lang række byudviklingsplaner, som risikerer ikke længere at planlægges til beboelse afhængigt af om der udpeges arbejdspladser eller arbejdsbaser tæt på. Konkret i Aarhus gælder det arealer under planlægning på Godsbanen, rutebilstationen og Sydhavnskvarteret. Derudover kan det få betydning for hele udviklingen af et nyt byområde (Lisbjerg), hvor konsekvenserne endnu ikke kendes.

21. august 2025
Side 8 af 8

Andre kommuner må forventes at have samme udfordringer.

Lovforslaget bør herudover skulle miljøkonsekvensvurderes, da det umiddelbart vil have store konsekvenser, både for de enkelte borgere men også økonomisk for kommunerne.

Med venlig hilsen

Aarhus Kommune

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk), Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk)
Cc: Kathrine Bach Pedersen (KAB@MOVIATRAFIK.DK)
Fra: Signe Bjerre Nørskov (SBN@MOVIATRAFIK.DK)
Titel: Svar fra Trafikskabet Movia - Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 21-08-2025 22:03
Bilag: Høringssvar fra Movia - Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB..pdf;

Til Randi Lage Hansen m.fl.

Vedhæftet er høringssvar fra Trafikskabet Movia på offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Signe Bjerre Nørskov

Direktionssekretær

Ledelsessekretariatet, Ressourcer og Rådgivning



Trafikskabet Movia, Gammel Køge Landevej 3, DK-2500, Valby

Tlf. dir.: +45 36 13 17 26, Mobil: +45 24 82 93 77, SBN@MOVIATRAFIK.DK

Beskyttelse af dine personlige oplysninger er vigtig for Movia. På moviatrafik.dk/persondata kan du se, hvordan vi behandler dine personoplysninger og læse mere om dine rettigheder.

From: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>

Sent: Monday, July 7, 2025 9:43 AM

Subject: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Du får ikke ofte mails fra rhla@trm.dk. [Få mere at vide om, hvorfor dette er vigtigt](#)

Til høringsparterne, jf. vedhæftede høringsliste.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen

Konsulent

Kontrakt- og Banekontoret



Transportministeriet

Transportministeriet

Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

E-mail: trm@trm.dk

Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk

www.trm.dk

Notat



Til Transportministeriet

Dokumentnummer
2072657

Dato
21 08 2025

Sagsbehandler
JEG

Direkte
+45 36 13 17 26

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Høringssvar fra Movia - Høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Movia ser det som positivt, at reglerne inden for jernbanelovgivningen bliver forenklet.

Når det gælder vedligeholdelse, renovering og fornyelse, mener Movia – ligesom Lokaltog A/S – at det er vigtigt, at privatbaner får de samme rettigheder som Banedanmark og DSB. Det virker uhensigtsmæssigt, at lovgivningen i dag skelner mellem statslige og ikke-statslige infrastrukturforvaltere, da udfordringerne i praksis er de samme for alle.

Movia støtter derfor, at den nye jernbanelov helt afskaffer denne sondring og i stedet bruger betegnelsen "infrastrukturforvaltere" om alle, der forvalter den danske jernbaneinfrastruktur – uanset ejerforhold. I de få tilfælde, hvor det er nødvendigt at give særlige regler til Banedanmark eller DSB, kan det skrives direkte ind i lovteksten.

I Movias område står Lokaltog A/S snart over for at sætte batteritog i drift. Derfor er det meget positivt, at der lægges op til, at der ikke fastsættes en øvre støjgrænse ved opladning af batteritog eller ved rangering og klargøring. Det er vigtigt for Movia, at Lokaltog A/S som privatbane – primært ejet af Movia og kommuner i Østdanmark – bliver omfattet af de nye og mere fleksible støjregler, og at det er transportministeren, der administrerer reglerne, som det foreslås i § 37 d-f.

Movia bakker fuldt op om Transportministeriets ønske om at forenkle reglerne, som beskrevet i afsnit 2.2.

For så vidt angår bemærkninger til de enkelte punkter i udkastet til ændring af Jernbaneloven henvises til høringssvaret fra Lokaltog A/S, som Movia kan tilslutte sig i sin helhed.

Til: Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)
Cc: Jeppe Bjerring Eriksen (jebj@jm.dk)
Fra: Sofie Amalie Andersen (soaa@jm.dk)
Titel: VS: {{TRM}}Vs: Orientering om ekstern høring af lovudkast om ændring af jernbaneloven og lov om DSB - F2 2023-3007
E-mailtitel: VS: {{TRM}}Vs: Orientering om ekstern høring af lovudkast om ændring af jernbaneloven og lov om DSB - F2 2023-3007 (Id nr.: 490680)
Sendt: 22-08-2025 10:48

Kære Lucas

I forlængelse af nedenstående har vi nu vendt lovforslaget her i kontoret og vi har i den forbindelse ingen bemærkninger.

Med venlig hilsen

Sofie Amalie Andersen
Bachelorfuldmægtig



JUSTITSMINISTERIET

Stats- og Menneskeretskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Tlf. direkte:
Tlf.: 7226 8400
www.justitsministeriet.dk

Fra: Jeppe Bjerring Eriksen
Sendt: 21. august 2025 16:38
Til: 'LCRT@trm.dk' <LCRT@trm.dk>
Emne: SV: {{TRM}}Vs: Orientering om ekstern høring af lovudkast om ændring af jernbaneloven og lov om DSB - F2 2023-3007 (Id nr.: 490680)

Kære Lucas

Tak for at sende høringsudgaven af lovforslaget. Vi har her i Stats- og Menneskeret også læst med på det tidligere (ministeriel høring), da lovforslaget bl.a. vedrører ekspropriation.

Vi er i gang med at se på lovforslaget, men når ikke at give en tilbagemelding i dag (som er den angivne høringsfrist). Jeg forventer ikke, at vi har de store bemærkninger, men jeg skal lige have drøftet lovforslaget med min KC, før vi kan give en tilbagemelding herfra.

Med venlig hilsen

Jeppe Bjerring Eriksen
Fuldmægtig



JUSTITSMINISTERIET

Stats- og Menneskeretskontoret
Slotsholmsgade 10
1216 København K
Tlf. direkte: +45 20 11 97 02

Tlf.: 7226 8400

www.justitsministeriet.dk

Fra: Lucas Claudio Rasmussen Torchia <LCRT@trm.dk>

Sendt: 7. juli 2025 15:12

Til: Æ Lovkvalitetskontoret (951s08) <Lovkvalitetskontoret@jm.dk>

Cc: Lovforslag <lovforslag@TRM.dk>; Gry Taksøe <grta@trm.dk>

Emne: {{TRM}}Vs: Orientering om ekstern høring af lovudkast om ændring af jernbaneloven og lov om DSB - F2 2023-3007 (Id nr.: 490680)

Til Justitsministeriet

Lovudkastet er vedhæftet denne mail.

Med venlig hilsen

Lucas Claudio Rasmussen Torchia

Fuldmægtig



Transportministeriet

Transportministeriet

Ministry of Transport

Tog- og Havnekontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Tlf.: +45 29 67 59 56

lcrt@trm.dk

www.trm.dk

Til: Lovkvalitetskontoret - JM (Lovkvalitetskontoret@jm.dk)

Cc: Lovforslag (lovforslag@TRM.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk)

Fra: Lucas Claudio Rasmussen Torchia (LCRT@trm.dk)

Titel: Orientering om ekstern høring af lovudkast om ændring af jernbaneloven og lov om DSB - F2 2023-3007

Sendt: 07-07-2025 14:57

Til Justitsministeriet

Se venligst vedhæftede orienteringsbrev.

Med venlig hilsen

Lucas Claudio Rasmussen Torchia

Fuldmægtig



Transportministeriet

Transportministeriet

Ministry of Transport

Tog- og Havnekontoret

Frederiksholms Kanal 27 F

DK-1220 København K

Tlf.: +45 29 67 59 56

lcrt@trm.dk

www.trm.dk

Til: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk), Lucas Carl Torchia Hylby (LCRT@trm.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk)
Fra: DVF Sekretariatet (sekretariatet@veterantog.dk)
Titel: Danske Veteranotogs Fællesrepræsentation: Høringssvar over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 31-08-2025 12:45

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Med henvisning til nedenstående mailkorrespondance, fremsendes hermed Danske Veteranotogs Fællesrepræsentations (DVF) høringssvar.

Indledningsvist bemærkes det, at DVF og en række andre aktører ikke er omfattet af høringslisten. Af den årsag har DVF først modtaget høringen via samarbejdspartnere på dagen for høringsfristens udløb. DVF har gjort opmærksom på dette i en mail inden høringsfristens udløb. TRM har givet tilsagn om at DVF's høringssvar tages i betragtning, hvis det indsendes "hurtigst muligt".

DVF opfordrer TRM til at sikre at høringer udsendes til alle relevante parter således, at DVF og andre ikke bringes i denne uheldige situation, hvor der ikke er den fornødne tid til at sikre gode og gennemarbejdede høringssvar.

Om §2 stk. 8:

DVF bifalder intentionerne om at kunne nedbringe regionalbanernes store omkostninger til efterlevelse af den tunge og komplekse EU-regulering på disse baner. En regulering der ikke rigtig er til gavn for nogen, men DVF er bekymret for om konsekvensen bliver at disse baner reelt lukkes for andre end den operatør der udfører persontransport på pågældende bane. For derved udelukkes veteranotog, på samme måde som det reelt allerede er tilfældet på S-banen, både teknisk og organisatorisk (og juridisk bliver det jf. høringsudkastet, ved at undtage S-banen fra §40). Veteranotogsorganisationerne har udført veteranotogdrift på det åbne jernbanenet, herunder privat- og regionalbaner, og indtil for få år siden også på S-banen, siden starten af 1970'erne. Veteranotogskørslerne udgør et kulturhistorisk islæt med en betydelig turist- og oplevelsesmæssig værdi, som har stor politisk bevågenhed. DVF forventer, at veteranotogsorganisationerne stadig skal have denne mulighed på regional- og privatbaner, også efter de regelændringer der er lagt op til. Det skal tillige bemærkes, at flere af veteranotogsoperatørerne har værksteds- og remiseanlæg placeret ved regionalbaner, og derved er afhængige af adgang hertil med veteranotogsmateriel.

DVF bemærker, at der er lagt op til at den grundlæggende funktionalitet på disse baner bliver bevaret, også efter en lovændring.

DVF foreslår samtidig at bestemmelserne omkring Hillerød station afklares. Hillerød station er i dag underlagt Banedanmark og S-banen, både juridisk, administrativt, organisatorisk og trafikstyringsmæssigt. Også selvom der både er S-banetrafik og trafik på stationen med både Lokaltog, godstog og veteranotog. Det fungerer fornuftigt i hverdagen, men det er lidt uklart hvad det juridiske grundlag egentlig er, udover at de operatører, der kører på de tre Lokaltogsstrækninger der er tilknyttet Hillerød station, har en adgang til at benytte stationen.

Når S-banen undtages §40 i jernbaneloven (og andre bestemmelser i tilknytning til markedsadgang, samt godkendelse af infrastruktur) bør der samtidig opsættes et klart lovmæssigt grundlag for de øvrige operatørers kørsel ind ud og på Hillerød station, når kørsel sker ifm. kørsel på Lokaltogs strækninger i tilknytning til Hillerød station, eventuelt ved at Hillerød station omfattes af andre regler end den øvrige S-bane.

Til høringsudkastets bemærkninger §1 nr.1:

Det fremgår at det foreslås at S-banen "undtages fra § 40, som udelukkende omhandler veteranbaner, idet S-banen ikke er tilkøbt jernbaneinfrastruktur for veteranbaner, og der ikke drives veteranotogskørsel på strækningen".

Hertil bemærker DVF, at der indtil indførelse af CBTC og den administrative udelukkelse af veteranotog for få år siden, var en del veteranotogskørsel på S-banen. Når der i dag ikke er veteranotogskørsel på S-banen er det således ikke fordi, der ikke er et ønske eller en efterspørgsel efter veteranotogskørsel på S-banen – det er der fortsat, men fordi S-banens nye togkontrolsystem CBTC umiddelbart har umuliggjort veteranotogskørsel med ikke udrustede tog. I den såkaldte veteranotogsrapport, som blev udarbejdet sammen med Banedanmark, var der lagt op til et pilotprojekt hvor veteranotogstrækraft skulle udrustes med det såkaldte ICI-udstyr, der muliggjorde fortsat veteranotogskørsel på S-banen,

men de senere års intentioner og reelle administrative udelukkelse af veteranotog, har effektivt sat en stopper for de videre planer om at udruste veteranotog, så de kan køre på S-banen. Hvis omstændighederne teknisk var til stede, ville der således fortsat forekomme en del veteranotogskørsel på S-banen!

Med venlig hilsen

Christian Bruun
Sekretariatet
Danske Veteranotogs Fællesrepræsentation
Tlf. +45 2227 2921



www.veteranotog.dk

Randi Lage Hansen (TRM-DEP) skrev den 26.08.2025 13:47:

Til Danske Veteranotogs Fællesrepræsentation

Tak for jeres henvendelse.

Vi er i gang med at gennemgå de modtagne høringssvar med henblik på tilretning af lovforslaget. Vi vil opfordre jer til at sende jeres bemærkninger til lovforslaget til Lucas Claudio Rasmussen Torchia (lcrt@trm.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk) og undertegnede hurtigst muligt, hvilket vil øge muligheden for, at vi kan tage jeres bemærkninger med i betragtning.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen
Konsulent
Kontrakt- og Banekontoret



Transportministeriet

Transportministeriet
Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
E-mail: trm@trm.dk
Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk
www.trm.dk

Fra: DVF Sekretariatet <sekretariatet@veteranotog.dk>

Sendt: 21. august 2025 21:05

Til: Mail TRM <trm@TRM.dk>

Cc: Gry Taksøe <grta@trm.dk>; Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>; Lucas Claudio Rasmussen Torchia <LCRT@trm.dk>

Emne: Re: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.

Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Til Transportministeriet

Danske Veteranotogs Fællesrepræsentation (DVF) er i dag, fra en af vores samarbejdspartnere, blevet bekendt med at ministeriet har udsendt høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Vi undres som brancheforening for veterantogsoperatørerne i Danmark over ikke at have modtaget høringsmaterialet og være opfordret til at afgive høringssvar, og kan i øvrigt af den udsendte høringsliste konstatere at flere jernbaneoperatører heller ikke er inviteret til at deltage.

DVF ønsker at gennemgå materialet og afgive høringssvar, men kan ikke nå det inden fristens udløb idag. Vi skal derfor venligst anmode om 14 dages tidsfristforlængelse.

Med venlig hilsen
Christian Bruun
Danske Veterantogs Fællesrepræsentation
Tlf. +45 2227 2921



www.veterantog.dk

Fra: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>

Sendt: 7. juli 2025 09:43

Emne: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Til høringsparterne, jf. vedhæftede høringsliste.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen

Konsulent

Kontrakt- og Banekontoret

Transportministeriet
Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K

E-mail: trm@trm.dk

Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk

www.trm.dk

Til: Transportministeriet (trm@TRM.dk)
Cc: kda@contecrail.dk (kda@contecrail.dk), Lucas Carl Torchia Hylby (LCRT@trm.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk), Randi Lage Hansen (TRM-DEP) (rhla@trm.dk)
Fra: Anders Dørge (ado@contecrail.dk)
Titel: SV: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB
Sendt: 01-09-2025 14:38

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Hermed ContecRail's bemærkninger til høringsudkast til ny jernbanelov

Indledningsvist bemærkes det atter, at ContecRail og andre relevante aktører ikke er omfattet af høringslisten jf. min nedenstående mail af 26.august, af hvilken årsag ContecRail først er blevet opmærksom på høringen samme dag som høringsfristen udløb. TRM har givet tilsagn om at vores høringssvar tages i betragtning, hvis det indsendes "hurtigst muligt". Således gjort!

Bemærkninger til høringsudkast:

§ 2 stk. 7 tredje linje vedr. private sidespor:

Formuleringen "... i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter eller personbefordring i ikkekommercielt øjemed" er uheldig, da den kan give anledning til misforståelse. Idet "godstransportaktiviteter" i sætningen er koblet direkte til sætningens afslutning "i ikkekommercielt øjemed".

ContecRail foreslår bestemmelsen affattet således: *Loven gælder ikke for privatejet jernbaneinfrastruktur, herunder sidespor, der anvendes af ejeren eller af en operatør i forbindelse med deres respektive godstransportaktiviteter i kommercielt øjemed, hhv. personbefordring i ikkekommercielt øjemed, og køretøjer, der udelukkende bruges på sådan infrastruktur.*

§2 stk. 8:

Der lægges op til at undtage lokale og regionale strækninger fra dele af EU-reguleringen, hvorved kompleksitet og processer kan forenkles med henblik på at nedbringe de høje omkostninger til jernbanen.

Ønsket om at fjerne dele af den komplekse og omkostningstunge EU-regulering fra dele af jernbanen giver god mening - men ikke for enhver pris!

Regelforenklingen må ikke ske på en måde der organisatorisk set isolerer de lokale strækninger, på samme måde som det nu reelt er tilfældet med S-banen. Der skal fortsat være mulighed for at udføre gods- og specialtransporter på disse lokale strækninger, og det bør derfor forudsættes at jernbanevirksomheder med EU-sikkerhedscertifikat til jernbanenettet, samt materiel godkendt til dette, fortsat kan anvendes på de omfattede strækninger.

In mente; Før EU-reguleringen slog hårdt igennem, var Lokalbanerne drevet med mulighed for blandet trafik, herunder godskørsel med interoperable vogne, men til en meget mindre omkostning end for nuværende. Det er de gode takter herfra der bør fastholdes, og ikke et organisatorisk EU-undtagelsesgreb, hvis konsekvensen af dét bliver at det reelt fjerner den interoperabilitet der allerede er, og som derved ødelægger varernes frie bevægelighed på de lokale net.

Hvis jernbanevirksomheder single safety certificate til kørsel på jernbanenettet, også skal søge et eget certifikat til netop disse lokale strækninger iht. en national bekendtgørelse, vil det være stærkt omkostningsforøgende for jernbanen. Der må derfor findes en smidig administrativ løsning, der tilsikrer at der ikke skal udføres dobbeltarbejde i jernbanevirksomhederne.

Afslutningsvis vil vi ikke undlade at bemærke, at der i de sidste mange års tilpasning af lovgivning på jernbaneområdet er lagt til grund at der ikke forventes øgede omkostningerne for branchen i henhold til det udvidede totalbalanceprincip – DUT. Det er godt at man nu har gjort op med dette mantra, og sat ord på, at regeltilpasninger til EU-lovgivning igennem de seneste mange år faktisk har medført en betydelig merkompleksitet og meromkostning for jernbanens aktører, og ikke som det ellers er tilsigtet fra EU, en forenkling.

Venligst kvitter for modtagelse

Venlig hilsen

Anders Dørge
Sikkerheds- og projektchef
Tlf. +45 2445 0227
ContecRail
www.contecrail.dk

Fra: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>
Sendt: 26. august 2025 13.45
Til: Anders Dørge <ado@contecrail.dk>
Cc: Kenneth Dam <kda@contecrail.dk>; Lucas Claudio Rasmussen Torchia <LCRT@trm.dk>; Gry Taksøe <grta@trm.dk>
Emne: SV: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Til ContecRail

Kære Anders Dørge

Tak for jeres henvendelse.

Vi er i gang med at gennemgå de modtagne høringssvar med henblik på tilretning af lovforslaget. Vi vil opfordre jer til at sende jeres bemærkninger til lovforslaget til Lucas Claudio Rasmussen Torchia (lcrt@trm.dk), Gry Taksøe (grta@trm.dk) og undertegnede hurtigst muligt, hvilket vil øge muligheden for, at vi kan tage jeres bemærkninger med i betragtning.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen
Konsulent
Kontrakt- og Banekontoret



Transportministeriet

Transportministeriet
Ministry of Transport

Frederiksholms Kanal 27 F
DK-1220 København K
E-mail: trm@trm.dk
Tlf.: 41 71 27 00

E-mail: rhla@trm.dk
www.trm.dk

Fra: Anders Dørge <ado@contecrail.dk>
Sendt: 21. august 2025 23:16
Til: Mail TRM <trm@TRM.dk>; Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>
Cc: Kenneth Dam <kda@contecrail.dk>
Emne: SV: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

[EKSTERN E-MAIL] Denne e-mail er sendt fra en ekstern afsender.
Vær opmærksom på, at den kan indeholde links og vedhæftede filer, som ikke er sikre.

Transportministeriet
Randi Lage Hansen

Kære Randi Lage Hansen

ContecRail er i går af kollegaer i branchen blevet gjort opmærksom på denne høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven.

Vi kan se, at ContecRail, som jernbanevirksomhed ikke er med på høringslisten.

Vi kan videre se at vi ikke er de eneste, når man f.eks. sammenligner høringslisten med Trafikstyrelsens liste over gældende sikkerhedscertifikater jf. [Oversigt over indehavere af sikkerhedscertifikater - EU](#) hhv. jernbanevirksomheder jf. <https://www.trafikstyrelsen.dk/publikationsliste/jernbanesikkerhed-publikationer/2023/jan/jernbanevirksomheder-med-licens-til-at-drive-jernbanevirksomhed>

Vi har ingen mulighed for at gennemgå det omfattende materiale med henblik på et kvalificeret høringssvar indenfor fristen udløb i dag.

Vi skal derfor bede om at høringsfristen forlænges f.eks. 2 uger, så der er en rimelig mulighed for at vurdere konsekvenserne og afgive et høringssvar.

På forhånd tak

Venlig hilsen

Anders Dørge
Sikkerheds- og projektchef
Tlf. +45 2445 0227
ContecRail
www.contecrail.dk

Fra: Randi Lage Hansen (TRM-DEP) <rhla@trm.dk>

Sendt: 7. juli 2025 09:43

Emne: Offentlig høring over udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB

Til høringsparterne, jf. vedhæftede høringsliste.

Se venligst vedhæftede høringsbrev og udkast til lov om ændring af jernbaneloven og lov om DSB.

Med venlig hilsen

Randi Lage Hansen
Konsulent
Kontrakt- og Banekontoret