

Transportministeriet

København, den 7. august 2014

### **Høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane.**

TRM's høringsbrev af 9. juli 2014.  
J. nr. 2010-4523

Med henvisning til ovenstående fremsender Trafikforbundet på vegne af Trafikforbundets kreds 1, følgende bemærkninger til lovforslaget:

"lovens § 2 stk. 2 der angiver, at veteranbanedrift kun er omfattet af lovens kapitel 8. Problemet er definitionen af ordet "Veteranbanedrift" hvad ligger der i denne definition? Hvis det betyder at det "kun" er det der står i Kapitel 8 § 41 så kunne man måske tolke det derhen at denne § kun gælder for lukkede veteranbaner. Hvordan skal man så kunne køre med veteran tog på jernbanenettet? Og skulle følge alle de regler der gælder for jernbanenettet med hensyn til, personalets uddannelser, trafiksikkerhedsregler, godkendelse af køretøjer m.v.?"

Vi ser ikke, at ordet Veteranbanedrift, bortset fra i bemærkningerne til loven, er defineret nogen steder. Veteranbanebekendtgørelsen, BEK 1354 definerede, at tilladelse gives til drift af veteranbane og kørsel med veteran tog".

Med venlig hilsen  
**Trafikforbundet/kreds 1**

Kim Schjødt

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Sendt pr e-mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med kopi til [lot@trm.dk](mailto:lot@trm.dk) og  
[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)

København, 26. august 2014  
Vor ref.: J0158-14  
Deres ref.: 2010-4523

### Høringssvar til forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Øresundsbro Konsortiet har følgende kommentarer til ovennævnte lovforslag:

#### § 16

Paragraffen bør kompletteres med følgende "Banedanmark kan ligeledes varetage kapacitetstildeling og trafikstyring på anden jernbaneinfrastruktur i henhold til aftale med infrastrukturejer"

Banedanmark og Øresundsbro Konsortiet har siden åbningen af Øresundsforbindelsen haft en aftale om, at Banedanmark bl.a. varetager kapacitetstildeling på Øresundsforbindelsens danske del og trafikstyring på Øresundsforbindelsens danske systemdel. Den aktuelle tekst i lovforslaget giver ikke Banedanmark denne mulighed.

#### § 20

I maj 2011 havde ØSB en dialog med Transportministeriets chefkonsulent Bastian Zibrandtsen om, hvorledes Øresundsbro Konsortiet skulle forholde sig til EU-lovgivningens krav om at kontrakterne mellem infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden skal indeholde bestemmelser om bod og bonus. Drøftelserne resulterede i, at Øresundsbro Konsortiet blev fritaget for kravet om at have bod bonus bestemmelser i kontrakterne, fordi Øresundsbro Konsortiets danske jernbanedel blot er ca. 11 km lang og uden anvendelige målepunkter mellem territorialgrænsen mellem Danmark og Sverige og forvaltergrænsen mellem Banedanmark og Øresundsbro Konsortiet. Det er så vidt vi er orienteret almindelig accepteret først at påbegynde kvalitetsregistreringerne ved først-kommende station efter passage af en landegrænse. Det bør fremgå af lovteksten, at Øresundsbro Konsortiet er fritaget for at medtage bestemmelser om bod og bonus i kontrakter.

#### § 104

Det er ikke foreneligt med den Dansk-Svenske regeringsaftale, som styrer Øresundsbro Konsortiets virksomhed, at Øresundsbro Konsortiet pålægges nationale gebyrer og afgifter. Et overordnet princip i regeringsaftalen er, at for at danske og svensk love og regler kan gøres gældende for Øresundsbro Konsortiet, så skal de to landes regeringer have truffet aftale herom. Lovteksten bør forholde sig til denne problemstilling.

#### Øresundsbro Konsortiet

- Vester Søgade 10  
DK-1601 København V  
Telefon: +45 33 41 60 00  
Telefax: +45 33 41 61 02  
CVR-nr.: 24 24 67 87
  - Kalkbrottsgatan 141  
Box 4278  
SE-203 14 Malmö  
Telefon: +46 (0) 40 676 60 00  
Telefax: +46 (0) 40 676 65 80  
Org-nr.: 946001-3387
- [info@oresundsbron.com](mailto:info@oresundsbron.com)  
[www.oresundsbron.com](http://www.oresundsbron.com)

Såfremt Transportministeriet har behov for at få uddybet vores kommentarer står vi naturligvis til rådighed.

Af årsager som ikke er kendte, modtog vi ikke høringsbrevet og lovforslaget før den 15. august 2014 ifin. med at høringsfristen blev udsat, og vi vil for at imødegå en gentagelse af dette anmode Transportministeriet om at benytte e-mailadressen [railway@oresundsbron.com](mailto:railway@oresundsbron.com) ved kommende høringer o.a., der berører jernbanen.

Med venlig hilsen  
**Øresundsbro Konsortiet**



Nils Blom Salmonsén  
Banechef

*cc: CUH, BHT, SBR, RSU, TLA, MLU journal*

Transportministeriet  
J.nr. 2010-4523

26-08-2014  
Dok. 143353/

### **Vedr. høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane.**

Forbrugerrådet Tænk har modtaget ovenstående høring fra Transportministeriet i brev af 9. juli 2014 (J.nr. 2010-4523). Vi har vi følgende bemærkninger:

#### *Kapitel 4, Virksomheder på jernbaneområdet, §14*

Ansvar for gyldig rejsehjemmel påhviler passageren. Et mere komplekst transportsystem og indførelse af rejsekortet gør det dog stadigt vanskeligere for passagerne at løfte dette ansvar. Det er Forbrugerrådet Tænks vurdering, at vilkårene for gyldig rejsehjemmel bliver mere uigennemskuelige, og at der samtidig sker en udvidelse af antallet og typerne af sanktioner og afgifter, som passagerne kan blive pålagt.

Forbrugerrådet Tænk mener derfor, at der i dette afsnit bør tilføjes, at Jernbaneselskaberne skal informere tydeligt om vilkårene for gyldig rejsehjemmel og betingelser for opkrævning af kontrolafgift og sanktioner i øvrigt.

#### *Kapitel 17, Markedsovervågning*

Vi finder det positivt, at implementeringen af direktiv 2012/34/EU medfører bestemmelser som styrker nævnets uafhængighed. Det er også positivt, at muligheden for håndhævelse forbedres, idet nævnet får kompetence til at pålægge bøder.

Vi er meget betænkelige ved den i lovudkastet forudsatte placering af nævnets sekretariatsfunktion. Den foreslås varetaget af Trafikstyrelsen, der er en af de myndigheder, som er underkastet nævnets tilsyns- og afgørelseskompetence. Denne placering er egnet til at skabe unødigt og skadelig tvivl om uafhængighed og habilitet for sekretariatets ledelse og medarbejdere. Sekretariatsopgaverne bør således som minimum placeres i en selvstændig enhed.

Med hensyn til bestemmelserne om finansiering af nævnets arbejde bør disse udformes, så der til stadighed er tilstrækkelige ressourcer til at udføre de opgaver nævnet er pålagt.

#### *Kapitel 18, Delegation og klageadgang*

Det fremgår af lovudkastet, at Jernbaneklagenævnet skal behandle klager over passagerrettigheder, men i bemærkningerne til § 115 er det præciseret, at Ankenævnet for Bus, Tog og Metro behandler de sager, som efter forordningen har et civilretligt indhold og Jernbanenævnet behandler sager, der ikke er omfattet af ankenævnets kompetence.

Forbrugerrådet Tænk lægger vægt på at den nuværende ansvarsfordeling mellem hhv. Ankenævnet for Bus, Tog og Metro og Jernbaneklagenævnet fortsætter, og vi tolker bemærkninger som sådan.

Med venlig hilsen

Vagn Jelsø  
Vicedirektør

Asta Ostrowski  
Seniorrådgiver, transport



## **RÅDET FOR BÆREDYGTIG TRAFIK**

Nørrebrogade 39, 1. tv  
2200 København N  
[www.baeredygtigtrafik.dk](http://www.baeredygtigtrafik.dk)  
26. august 2014

### **Rådet for Bæredygtig Trafik (RBT) har følgende kommentarer i forbindelse med høringen af udkast til Forslag til ændring af Lov om Jernbane (Transportministeriets J.nr. 2010-4523)**

#### **Generelt**

RBT er tilfreds med, at der med lovforslaget sker en forenkling af lovgivningen.

Der burde dog i loven også være medtaget en række jernbanerelaterede bestemmelser som i dag indgår i andre love, som Lov om trafikelskaber og Lov om DSB.

Primært for på denne måde at opfylde et af formålene med at ændre loven, nemlig at have en lov, der omhandler alle jernbanerelaterede forhold af generel betydning.

Vi har følgende konkrete bemærkninger og forslag til tilpasninger af loven.

#### **Bybaner**

Det er en god idé at have særskilte regler for disse typer af baner.

Det er imidlertid ikke nødvendigvis sådan, at S-baner og letbaner alene vil skulle køre på en særskilt infrastruktur.

Fra udlandet kendes til mange eksempler på at S-banetrafik udføres på det almindelige banenet, ligesom der mange steder findes Tram-Train, hvor letbaner fortsætter ud på det almindelige banenet.

Der vil eksempelvis kunne ske ændringer såfremt S-banen udvides til Roskilde og Helsingør, hvor også anvendelse af to-system tog kan tænkes anvendt.

På Grenåbanen, der nu er udlagt til letbane, burde der reelt på den yderste delstrækning stadig være tale om en egentlig jernbane, betjent med Tram-Train.

Der vil også fortsat være mulighed for kørsel med godstog på såvel S-banen som på letbanen til Grenå. Således vil regler for almindelig jernbanedrift også skulle overholdes på bybanerne

Endvidere kan det tænkes at det af hensyn til et ensartet tilbud til kunderne om jernbanetrafikken i byområder at også andre baner end selvstændige S-baner kan kaldes ("brandes") for S-baner, selv om de kører på det almindelige jernbanenet.

Således vil det være naturligt at kalde trafikken på Kystbanen samt den lokale trafik på Roskildebanen for S-tog, også selvom de ikke er teknisk integreret med den øvrige S-bane. For sådan kørsel bør gælde de samme regler som for andre S-tog.

## **Veteranbaner**

Det synes ikke af loven at fremgå, at der er tale om såvel kørsel med veteranbaner på egen (private) infrastruktur og kørsel på det øvrige banenet.

Således kører mange veteranjernbaner med faste tog på såvel det egentlige banenet som på privatbanerne og på S-banen samt på letbanen til Grenå.

Dette bør fremgå mere tydeligt.

## **Privatbaner**

Privatbanerne er kun tilfældigt nævnt i lovudkastet. Der henvises i stedet til Lov om trafikkselskaber.

Det vil være hensigtsmæssigt om også de forhold på privatbanerne som er sammenlignelige med det øvrige jernbanenet er indeholdt i Lov om jernbane.

Ikke mindst i sammenhæng med det i kommentarerne til § 2, stk. 5 nævnte om kørsel på det statslige jernbanenet.

Ud over omkring Aalborg som omhandlet i lov 136a om ændring af Lov om trafikkselskaber, vil dette fremover skulle ske på strækningen mellem Roskilde og Køge, med mindre infrastrukturen her overgår til Regionstog.

Og ligesom det allerede sker på strækningen mellem Snekersten og Helsingør hvor Lokalbanen udfører trafik.

Omvendt kan operatører der kører på det statslige jernbanet også trafikere privatbanestrækninger.

Det sker således på Vestbanen (Arriva) og indtil letbanen i Aarhus er færdig også på Odderbanen (DSB).

Helt generelt burde privatbanernes infrastruktur være en del af det statslige jernbanenet, ligesom trafikeringen af dem burde være en del af den statslige jernbanetrafik.

Det vil lette arbejdet med at modernisere og opgradere privatbanerne som i dag ofte støder ind i økonomiske problemer i regionerne trods et målrettet bloktilskud til privatbanedriften. Eksempelvis som det er sket ved Vestbanen og som det nu sker for Tølløsebanen.

## **Adgang til infrastrukturen**

Det bør af lovens § 5 fremgå, at infrastrukturforvalterne er forpligtiget til at have deres baneanlæg i en tilstand der til en hver tid sikrer, at operatører kan få adgang til den.

Således tilbyder Banedanmark i dag i deres oversigt over banekapacitet adgang til en lang række sidespor mv. I praksis er disse dog ofte "lukkede" på grund af manglende vedligehold.

Således kan mange godstogsoperatører ikke få mulighed for at køre med gods til en lang række steder i landet, selv om der er ønsker om dette.

Som minimum bør infrastrukturforvalterne pålægges at istandsætte sådanne sidespor umiddelbart når et trafikeringsbehov opstår.

Det skal samtidig sikres, at infrastrukturforvalterne ikke helt nedlægger sidespor mv. for at undgå at kunne opfylde fremtidige trafikeringsbehov.

### **Normer for jernbaneanlæg**

Der bør af lovens § 29 fremgå, at der kan være forskellige normer for forskellige typer af jernbanestrækninger.

Således bør alene de strækninger der omfattes af TEN nettet omfattes af de internationale retningslinjer og bestemmelser (TSI'er).

Der bør således kunne opstilles mindre krævende og omfattende normer for baneinfrastrukturen på mindre trafikerede strækninger. Herunder S-banerne.

Dette vil kunne sikre en rimelig og billig vedligeholdelse af især sidebaner og ved genopretning af trafikken på lukkede eller nedlagte strækninger.

Især genopretning af strækninger vil være meget bekostelige hvis de, som det i dag kræves af Banedanmark, skal udformes efter de internationale TEN regler.

Mindre omfattende normer vil således kunne gøre det væsentligt billigere at retablere jernbanetrafikken på f.eks. Tønder – Tinglev banen og Bramming – Grindsted banen.

### **International jernbanekørsel**

Den internationale jernbanekørsel er primært omtalt som kørsel med godstog.

Der bør i forbindelse med omtalen af indgåelse af konventioner i Kapitel 15, § 102 om international trafik tilføjes et afsnit omkring den internationale passagertrafik, herunder med nattoget.

Sådan trafik bør omfattes af bestemmelserne om offentlig service trafik der enten kan forhandles eller udbydes.

### **Offentlig service trafik (PSO)**

Det er i følgebrevet til høringen om lovudkastet nævnt, at regler om offentlig service trafik (PSO) reguleres af PSO forordningen eller indarbejdes i Lov om DSB.

Det foreslås, at reglerne stadig indgår i Lov om jernbane.

### **Kundernes adgang til klager mv.**

Der henvises under bemærkningerne til § 115 at der kan fastsættes regler om passageres klageadgang.

Regler herom er også indeholdt i Lov om trafikkselskaber.

Endvidere vil den kommende "Passagerpuls" formentlig skulle tage sig af dele af dette område.

Der bør sikres en sammenhæng mellem de forskellige love på dette område.

Med venlig hilsen

**Niels Wellendorf**

Bestyrelsesmedlem Rådet for Bæredygtig Trafik  
*niels.wellendorf@mail.dk*



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K  
Att.: Louise Thomsen

København 26. august 2014

**Vedr.: Forslag til lov om jernbaner**

Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur ønsker at gøre indsigelse mod § 28 stk. 3.

Landsforeningen finder det problematisk, at Transportministeriet ønsker at tilsidesætte Bygningsfredningslovens bestemmelser.

Vi mener, at Bygningsfredningsloven bør være gældende for alle bygnings- og anlægstyper i Danmark med undtagelse af kirker, hvis beskyttelse varetages under Lov om folkekirkens kirkebygning og kirkegårde § 1 stk. 3.

Det er ikke uforeneligt at have hensigtsmæssig brug af fredede bygninger med omgivelser. Der findes mange eksempler på sådanne herunder herregårdsanlæg og industrikomplekser.

Landsforeningen finder det uholdbart, at muligheden for beskyttelse af arkitektoniske, kulturhistoriske og miljømæssige værdier herunder perroner, trafikregulerende udstyr og andre elementer, der styrker forståelsen for det omkringliggende kulturmiljø, fjernes.

Med venlig hilsen



Peter Hee, formand for Landsforeningen for Bygnings- og Landskabskultur

Kopi sendt til Kulturminister Marianne Jelved.



Transportministeriet  
Att: Thomas Jørgensen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

St. Kongensgade 45  
1264 København K

Tlf. 33 92 84 00  
Fax 33 11 04 15

rr@rigsrevisionen.dk  
www.rigsrevisionen.dk

---

### Høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane

26. august 2014

Transportministeriet har med brev af 9. juli 2014 sendt ovennævnte udkast til lovforslag i høring med svarfrist den 20. august 2014. Ministeriet har efterfølgende ændret svarfristen til 26. august 2014.

Kontor: 6. kt.

J.nr.: 2014-8000-41

Rigsrevisionen har gennemgået det fremsendte udkast, benævnt 'Høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane', alene med fokus på bestemmelser vedrørende statslige revisions- og/eller regnskabsforhold.

Rigsrevisionen har ved gennemgang af udkastet til lovforslaget noteret sig følgende:

- Af § 108 fremgår det, at Jernbanenævnet får mandat til at kunne gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvaltere, operatører af servicefaciliteter, og såfremt det er nødvendigt hos jernbanevirksomheder, for at kontrollere, om reglerne om adskillelse af regnskaber i forlængelse af EU-direktiv 2012/34/EU, bliver overholdt.

Rigsrevisionen finder, at transportministeren i loven eller lovbemærkningerne eller som minimum i den kommende ajourførte bekendtgørelse om Jernbanenævnet bør tilføje, at Rigsrevisionen skal have opgaven med at gennemføre eksterne revisioner i henhold til § 108 på de områder, hvor Rigsrevisionen er revisor. Det skyldes, at Rigsrevisionen i forvejen varetager den eksterne revision af de statslige virksomheder og selvstændige offentlige virksomheder, som også omfatter overholdelse af regler og adskillelse af regnskaber.

Endvidere kan Rigsrevisionen berøre spørgsmål i relation hertil i sine større undersøgelser.

Revisionen af selvstændige offentlige virksomheder sker i samarbejde med private medrevisorer.

I de tilfælde aftales fordelingen af revisionen mellem parterne og det kan være mest hensigtsmæssigt, at medrevisor gennemfører revisionen i henhold til § 108.

Med venlig hilsen

Casper Ussing  
Fuldmægtig



**Transportministeriet**  
E-mail: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Cc: Louise Thomsen, [lot@trm.dk](mailto:lot@trm.dk)  
Cc: [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)

Taastrup, 19. august 2014  
Sagsnr. 2010-4523

## Høringssvar vedr. modernisering af jernbaneloven

---

Dansk Handicap Forbunds bygge- og trafikpolitisk udvalg (DHF) påskønner tiltaget med ændring af Jernbaneloven fra 1998 og vil anbefale følgende medtaget:

Vi savner medtagelse af en kraftfuld tilkendegivelse af ministerens krav til sikring af dén form for handicaptilgængelighed, der kan sikre, at vi som togrejsende med handicap vil kunne tage toget spontant som alle andre, dvs. uden forhåndsvarsel. Dette kan løses ved hjælp af tilgængelighedsløsninger fra perron til tog, der ikke kræver hjælp fra andre personer. Denne nødvendige ligestilling til at kunne tage toget spontant og uafhængigt af andre personers hjælp kan i forhold til kørestols- og rollatorbrugere ikke opnås ved blot at kræve det Europæiske nyreviderede direktiv TSI PRM eller DSB's egne standarder for handicaptilgængelighed efterlevet, da begge disse standardsamlinger fortsat tillader bumletogenes gammeldags perronanbragte ombordtagningsgrej til kørestolsbrugere, der skal køres i stilling på perronen og som dermed er årsag til de 48 timers forhåndsvarsel, fordi der skal tilkaldes personale udefra til at betjene denne type kørestolslifte (monsterlifte).

Se til inspiration DHF's løsningsforslag til spontantilgængelighed i Dansk Handicap Forbunds brev af 15. maj 2014 til transportministeren og Folketingets Transportudvalg på <http://www.ft.dk/samling/20131/almdel/tru/bilag/275/1370698.pdf> – er også vedlagt.

og

PowerPoint præsenteret ved foretræde for Folketingets Transportudvalg i april 2012 – <http://www.ft.dk/samling/20111/almdel/tru/bilag/314/1112445.pdf> – er også vedlagt.

De i ovenstående dokumenter anviste tilgængelighedsløsninger vil kunne afhjælpe de nuværende stærkt barrierefyldte og ekskluderende vilkår for passagerer med handicap og vil, som vi ser det, kræve ministerens eksplicite krav til medtagelse i denne modernisering af jernbaneloven.

Sker det ikke til effektivering i forbindelse med den historiske mulighed i Togfondens store investeringer i tog- og infrastruktur, kan DHF som erfarne prognostikere forudsige, at så sker det heller ikke de næste 50 år, at vi som



personer med handicap vil kunne tage toget ligeværdigt, spontant og ved egen hjælp. Med alt hvad det medfører af et trist liv med manglende mulighed for mobilitet og personlig frihed til at kunne deltage i de normale aspekter af samfundslivet.

Vores stort set eneste chance for politisk lydhørhed er altså nu.

Andre målgrupper af passagerer med handicap har andre problemer, som er mere eller mindre heldigt løst af TSI PRM direktivet, da standarderne heri er den mindste fællesnævner for de standarder for handicaptilgængelighed til jernbanen, som *alle* EU's nationalstater kunne enes om, herunder flere af de østeuropæiske lande med et helt andet niveau for handicaptilgængelighed.

Men ingen andre standarder har en så kraftig udelukkelseeffekt fra at kunne tage toget på en fri og uafhængig måde som ovennævnte barrierer for kørestols- og rollatorbrugere m.fl.

### **Specifikke kommentarer**

#### **§ 9, stk. 3**

Til transportministerens beføjelser til at kunne fastsætte vilkår anbefaler DHF tilføjet krav til handicaptilgængelighed efter princippet om "Universelt Design" for alle målgrupper af passagerer med handicap – herunder specifikt mulighed for spontantilgængelighed for kørestols- og rollatorbrugere.

Alternativt foreslår vi indføjet et selvstændigt kapitel med moderne krav til ikke-afhængighedsskabende handicaptilgængelighed og udformet så specifikt, at det vil kunne bruges i fx udbudsmateriale og udformet i tæt samarbejde med handicaporganisationerne.

#### **§ 40 Bybaner – letbaner, metro, S-tog, sporvogne**

Til transportministerens beføjelser anbefaler DHF tilføjet krav til handicaptilgængelighed efter princippet om "Universelt Design" og til helt konkret at fastsætte krav til handicaptilgængelighed til alle former for bybaner, herunder letbaner, da de ikke er omfattet af TSI PRM's absolutte mindstekrav til handicaptilgængelighed, fordi alle bybaner er undtaget fra EU's regler om interoperabilitet, og dermed skal de ikke efterleve de tekniske specifikationer i TSI PRM.

#### **§ 81, stk. 2 – Beredskab**

DHF anbefaler medtaget en forpligtelse for jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere til i forhold til al undervisning, planlægning, forskning og foranstaltninger at indarbejde procedurer og have de fornødne hjælpemidler klar til dels at kunne yde personlig sikkerhed, dels at kunne evakuere passagerer med handicap og deres hjælpemidler i beredskabssituationer og andre ekstraordinære situationer.

#### **Pkt. 7. Forholdet til EU-retten – side 43 og 48 m.fl.**

DHF foreslår specifik tilføjelse af den nyreviderede og vedtagne TSI PRM 2014 (EU's Forordning om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for tilgængelighed for handicappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem), som bl.a. er radikalt ændret fra kun at dække nationalstaternes TEN-strækninger til at gælde hele jernbanenettet omfattende



alle stationer og alle passagertog i EU på nær bybaner – se et togkort for Danmark på [http://uk.bane.dk/visArtikel\\_eng.asp?artikelID=1025](http://uk.bane.dk/visArtikel_eng.asp?artikelID=1025).

**Kap. 1 Formål – side 49**

DHF anbefaler tilføjet handicaptilgængelighed til den foreslåede formålsbestemmelse, "... der fastsætter, at lovens formål er at fastlægge rammerne for skinnebåren trafik under hensyn til sikkerhed, fremkommelighed, *handicaptilgængelighed* og samfundsøkonomi. Disse er transportpolitiske mål, som regeringen har fundet vigtige at udarbejde lovgivning om og opstille rammer for. Der er i den forbindelse særligt lagt vægt på hensynet til sikkerhed, fremkommelighed, *handicaptilgængelighed* og samfundsøkonomi..."

**§ 102 – side 131**

Til afsnittet om "konventioner, som er indgået på jernbaneområdet" foreslår vi tilføjet FN's Handicapkonvention, som bl.a. forpligter staterne til at tilpasse gældende lovgivning til rettigheds-principperne for mennesker med handicap.

Med håb om lydhørhed og handlekraft står vi naturligvis til rådighed for yderligere inspiration.

Med venlig hilsen

Susanne Olsen  
landsformand

Lena Nielsen  
bygge- og trafikpolitisk udvalg

**Bilag**

- Brev af 15. maj 2014 til transportministeren og FT's Transportudvalg vedr. ny kontrakt med DSB



- Adgang til tog – DHF's foretræde for FT's Transportudvalg 2012 – fotos med tekst

Problemet omfang: EU anslår at 40 % af en given befolkning - herunder EU's befolkning på i alt 501 millioner mennesker - har adgangsproblemer i forhold til togrejser -



Tilgængelighed til tog er derfor efterspurgt og vil udgøre et kæmpestort markedspotentiale over de næste 30 år.

For kørestolsbrugere, rullatorbrugere - og mange andre med os - er det afgørende med trinfri adgang fra perron til tog.



I EU er der 80 millioner borgere med handicap

Føretæde Folketingets Transportudvalg 19. april 2012

## Adgang til transport er en rettighed og den tilhører alle -

Dansk Handicap Forbund / Bygge- og Trafikpolitisk Udvalg  
Lena Nielsen

### Samme behov for fri mobilitet

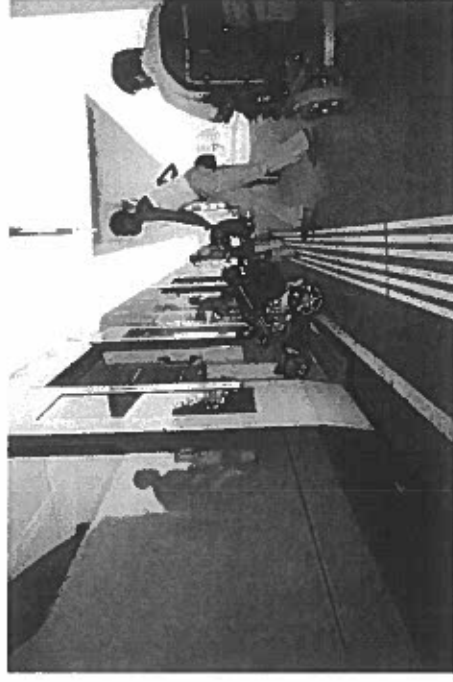
- Som personer med handicap har vi samme behov for at kunne tage toget spontant og uafhængigt som personer uden et handicap.
- FN's Handicapkonvention fastslår:
  - ↳ retten til at kunne tage toget ligeværdigt og baseret på princippet om Universelt Design - artikel 9
  - ↳ retten til at være uafhængig af andre personer - artikel 3
  - ↳ retten til at blive behandlet med værdighed - artikel 3
  - ↳ Etc.



## 48 timers forhåndsvarsel

- Fordi denne lifttype kræver assistance til at kunne blive betjent af personale, som skal hidkaldes udefra fra fx Falck eller taxa og som derfor kræver 2 døgn forvarsel af vores togrejser. På landsplan er der 296 togstationer. Passagerer med handicap kan med bestilt assistance rejse til og fra 66 af disse stationer.
- En assistance, som ovenikøbet ikke ydes i hele det tidsrum der kører tog, men er begrænset til kl. 6 - 24 på 47 større stationer og kl. 8 - 15 på 19 mindre stationer.

Rigtigt tænkt tilgængelighed med niveaufri adgang og lavgulvsvogne gavner også passagerer med barnevogne, børn, cykler og tunge kufferter

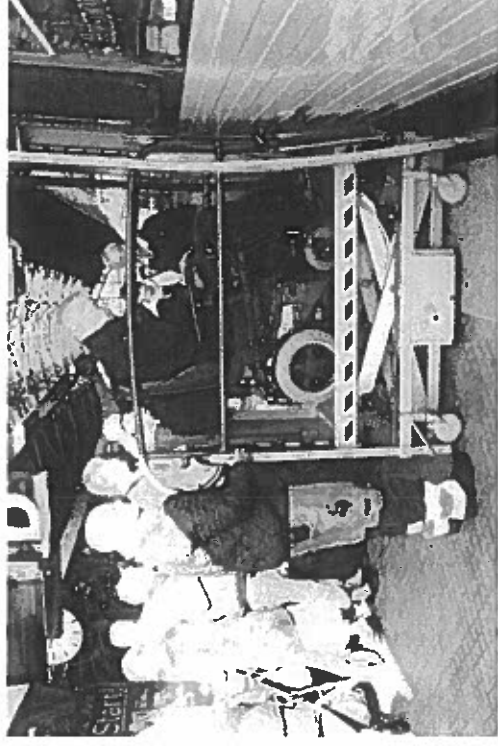


## Fri mobilitet afhænger af valget af adgangsløsninger -

Dansk Handicap Forbund anbefaler at ramper eller lifte indbygges som en del af toget, fordi de betjenes af lokoføreren, og derfor kan give kørestolsbrugere og rollatorbrugere samme mulighed som alle andre for at kunne tage toget spontant og med størst mulig selvhjulpethed (minus de 48 timers varsel).

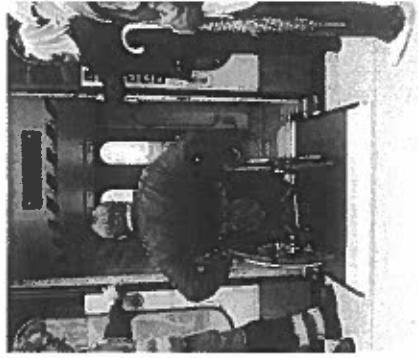
Indtil vi har opnået Handicapkonventionens niveau med Universelt Design – og i stedet for at skabe adgangsløsninger med alt for stejle ramper eller monsterlifte - anbefaler vi etablering af partielt hævede perroner ud for togets lavgulvssektion og afmærket med det internationale handicapsymbol.

## Her ét af de allerstørste problemer



Den stationsbaserede kørestolslift med øgenavnet "Monster-liften" – den er uværdig, skaber dyb afhængighed af andre personer - og den er årsagen til, at vi tvinges til at forhåndsvarse vores togrejser 48 timer før.

Takket være det Schweiziske dobbeltdekkertog - og den schweiziske måde at tænke på - har vi i Danmark et lille antal tog med en fuldt automatisk rampe integreret i togets gulv.



En fin løsning - som tillader spontane togtrejser -

Denne løsning er også fra Schweiz



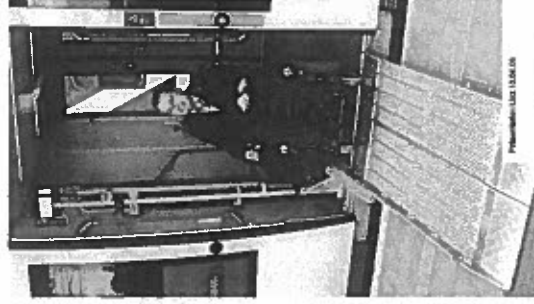
Partielt hævet perron - bemærk den svage opbygning af perronbelegningen langs med perronen og toget for at matche niveaufri adgang og independent mobility - i Schweiz er lavgulvstog udstyret med et automatisk trinbrædt "Klapp-bzw" -

Rampe integreret i toget



Halv-automatisk rampe i togets dørkarm i 112 S-tog. Rampen betjenes af lokoføreren og tillader passagerer med handicap at kunne tage toget spontant til 84 S-togsstationer ud af de 87 i alt.

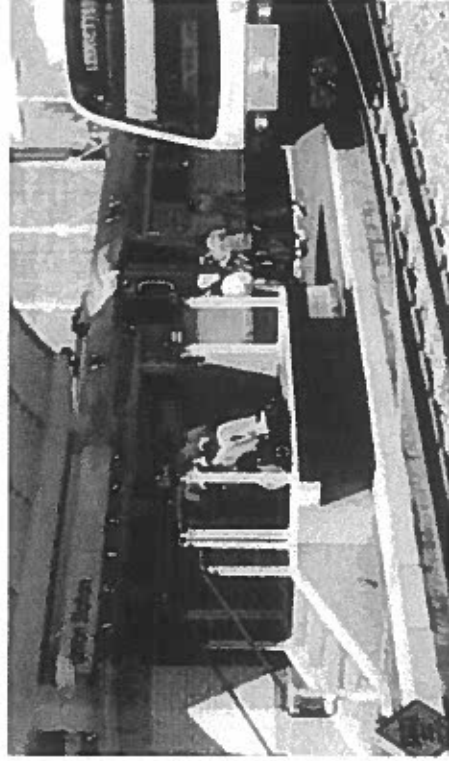
Denne løsning er fra Østrig



Rampens længde er 1600 mm og kan bruges til perronhøjder på 380 - 550 mm

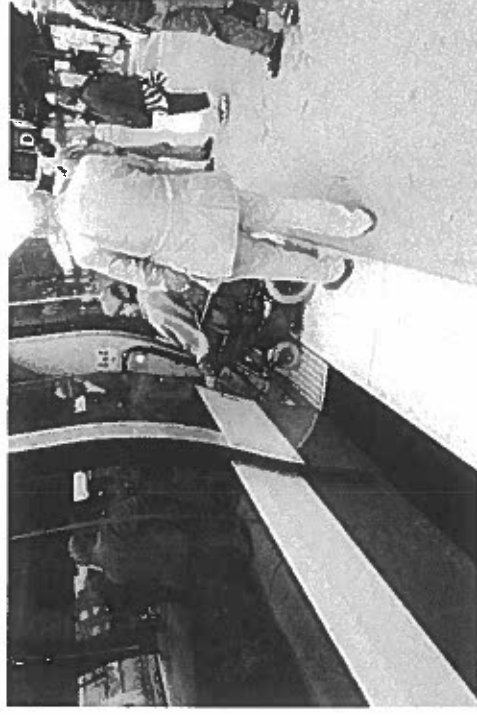
Halv-automatisk rampe i toget - indbygget i dørkarmen i 171 østriske tog

## Denne løsning er fra Dallas, USA



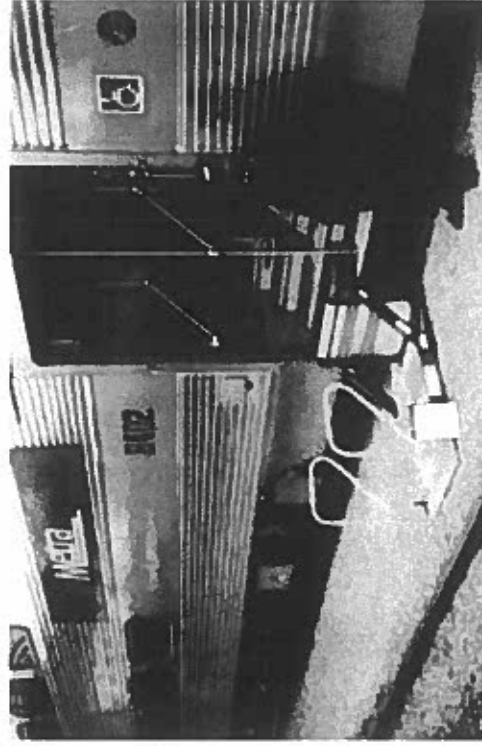
Partiel perronhævning til højgulvstog

## Independent mobility



Hvis vi får IC4 på skinnerne, vil de give mulighed for spontanrejser til 50 stationer. Men desværre bliver IC4 ikke-udstyret med de moderne ramper, men med de såkaldte "slæberamper", som lokoføreren skal finde frem fra et aflåst skab, bære hen til indgangspartiet, fastgøre, folde den ud, osv.

## Denne løsning er fra Canada



Højgulvstog med en indbygget lift kan overvinde forskellige perronhøjder – indbyggede kørestolslifte tillader spontane togrejser, da lokoføreren bejler disse lifte -

## Denne løsning er fra Amsterdam, Holland



Partielt hævet perron til højgulvstog -

Den amerikanske lovgivning for adgang til tog er meget mere rettighedsbaseret og fremmer vores muligheder for at kunne tage toget uafhængigt - på ethvert tidspunkt og uden forvarsel -

- ♣ USAs 1. prioritering er niveaufri adgang fra perron til tog, også ved ombygning.
- ♣ 2. prioritering er at tilpasse en specifik del af perronen, så kørestolsbrugere får adgang ved egen hjælp (i stedet for at tilpasse hele perronen).
- ♣ 3. prioritering er ombordtagningsgrej **INDE** i toget (såsom en rampe eller en lift, som er integreret i togets design) og
- ♣ 4. prioritering - og kun hvis intet andet er muligt - en ekstern lift.

En genial strategi, som på sigt vil kunne løse kørestolsbrugerets adgangsproblemer fra perron til tog - især i forhold til de eksisterende perroner med vidt forskellige højder og de gamle tog.

Dansk Handicap Forbund arbejder for at få EU og Danmark til at optage denne strategi for spontankørsel som en del af deres handicappolitik og fulgt op med tids- og budgetopfulgte handleplaner.

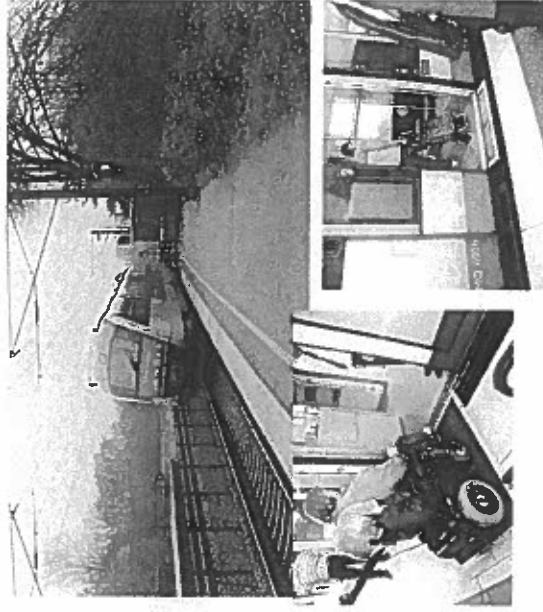
## Denne løsning er fra Sverige - X2000 tog



## Desiro-toget



Desiro-toget kører på mange banestrækninger i Danmark. Hvis man ville forpligte lokoføreren/personalet til at udlægge en rampe ville Danmark blive meget mere tilgængeligt. (Forpligtigelsen kender vi fra S-tog)



Løsningen er lige til - men viljen mangler

**Fra:** Lars Magnus Christensen <christensen@hvr.dk>  
**Sendt:** 14. august 2014 15:03  
**Til:** trm@trm.dk  
**Cc:** ts Info; lot@trm.dk; Mette Handest  
**Emne:** SV: Høring af udkast til lovforslag om jernbane

Håndværksrådet takker for høringsmaterialet og har ikke nogen bemærkninger hertil.

Vh. Lars Magnus



**Lars Magnus Christensen**  
Chefkonsulent  
tlf. +45 32 63 03 07  
mob#45 41 27 28 38  
e- [christensen@hvr.dk](mailto:christensen@hvr.dk)  
mail

 Islands Brygge 26, 2300 Kbh. S, tlf. 33 93 00, fax 33 92 0174, hvr.dk

Vi kæmper for små og mellemstore virksomheder. Læs vores nyheder [her](#)

**Fra:** TRM Louise Thomsen [<mailto:lot@TRM.dk>]

**Sendt:** 9. juli 2014 13:49

**Til:** 'Advokatsamfundet:'; 'Alstom:'; Ankenævnet for Bus, Tog og Metro; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; 'Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik:'; 'Arriva Skandinavien A/S:'; Arriva (inkl. Vestbanen); 'Atkins Danmark A/S:'; 'Balfour Beatty Rail Danmark A/S:'; 'Banedanmark Direktion:'; 'Bombardier Transportation:'; 'Brancheforeningen Danske Advokater:'; 'Bravida Danmark A/S:'; 'CFL cargo Danmark ApS:'; 'CONPAO Consulting:'; 'Contec Rail ApS:'; 'COWI:'; Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Cyklist Forbund; 'Dansk Energi:'; 'Dansk Energinet:'; 'Dansk Erhverv. Høringssager:'; 'Dansk Erhvervsfremme:'; 'Dansk Handicap

**Fra:** Nicolaj Golles Rasmussen <NGR@vd.dk> på vegne af PLA-KVA <pla-kva@vd.dk>

**Sendt:** 22. august 2014 15:04

**Til:** trm@trm.dk

**Cc:** ts Info; lot@trm.dk; PLA-VM; Jur; Sune Impgaard Schou; Louise Heilberg; PLA

**Emne:** Høring af udkast til lovforslag om jernbane

Til TRM,

Att. Louise Thomsen,

Vejdirektoratet har følgende bemærkninger:

For så vidt angår forslaget § 39, skal synes der at være en lidt blandet sprogbrug vedrørende termerne fremrykket ekspropriation og fremrykket overtagelse. I vejloven opererer vi med den sondren, at når der er tale om at man tager borgernes ejendomme mod deres ønske, så er det tale om ekspropriation, og når der er tale om, at borgerne selv skal bede om at staten vil overtage ejendomme, så er der tale om overtagelse. Sondringen er væsentlig, fordi det tvangselement der ligger i ekspropriationer ikke er tilstede ved overtagelser, end ikke selvom der kan være mange gode grunde til at borgeren ønsker ejendommen overtaget. VD vil foreslå, at der benyttes de samme termer i forslag til lov om jernbane. Der henvises i øvrigt til kommissariaternes høringssvar til vejlovsforslaget, der omhandler det samme.

Endelig henvises der i bestemmelsen til vejloven. Denne henvisning passer ikke til de nye bestemmelser i vejlovsforslaget, hvorfor vi foreslår, at vi i vejlovsforslaget laver en ændringsbestemmelse til jernbaneloven, så der også efterfølgende er de rigtige henvisninger (jeres træder i kraft først).

Det skal bemærkes, at det stadig ikke står helt klart for VD, hvornår § 39 kan anvendes.

For så vidt angår formulering af § 28 skal det bemærkes, at der ikke findes en lignende bestemmelse i vejloven og det dette ikke ses at rejse væsentlige problemer.

Sagsbehandler Louise Heilberg. Områdechef Sune Impgaard Schou.

Godkendt af planlægningsdirektør Helga Theil Thomsen.

VD j. nr. 14/09804

Venlig hilsen

**Nicolaj Golles Rasmussen**  
Fuldmægtig  
Sekretariat



Niels Juels Gade 13  
1022 København K

Telefon +45 7244 3333  
Mobil 5082 0197

[ngr@vd.dk](mailto:ngr@vd.dk)  
[vejdirektoratet.dk](http://vejdirektoratet.dk)

**Fra:** TRM Louise Thomsen [<mailto:lot@TRM.dk>]

**Sendt:** 15. august 2014 13:51

**Til:** '?='; '?='; '?=windows-1252?Q?Anken=E6vnet\_for\_Bus; \_Tog\_og\_Metro?='; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; Dansk Industri; '?='; Arriva ; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Cyklist Forbund; '?='; '?='; '?='; '?='; Danske Handicaporganisationer; DI – Transport; '?='; Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik; '?='; Dansk Transport og Logistik; '?='; Danske Regioner; '?='; '?='; '?='; '?='; DSB; '?='; '?='; Fælles Fagligt Forbund ; Friluftsrådet; '?='; '?='; '?='; HK Trafik og jernbane; '?='; '?='; Håndværksrådet; '?='; '?='; Kommunernes Landsforening; =?windows-1252?Q?post@; '?='; '?='; Landdistrikternes Fællesråd; '?='; '?='; Lloyds'; \_ '?='; '?='; Metroselskabet I/S; Midtjyske Jernbaner ; '?='; Movia; '?='; NOAH Trafik; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; NJJ@Railpartner.dk; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; =?windows-1252?Q?Samferdselsdepartementet; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; =?windows-1252?Q?Sund\_&\_B=E6lt; '?='; '?='; '?='; Trafikforbundet; Trafikselskaberne i Danmark; '?='; DI – Transport; =?windows-1252?Q?Transportstyrelsen; \_SE'?='; '?='; =?windows-1252?Q?T=DCV\_Rheinland\_Intertraffic; '?='; =?windows-1252?Q?T=DCV\_S=DCD; '?='; Vejdirektoratet(VD); '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; Dansk Jernbane Klub; Danske Veterantogsoperatørers Fælles repræsentation DVF; '?='; =?windows-1252?Q?DSB\_Museumstog; \_Danmarks\_Jernbanemuseum?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; =?windows-1252?Q?info@; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; '?='; sannieogjan@; sikkerhedsansvarlig@; leif.flensted@

**Emne:** Udsættelse af høringfrist for udkast til lovforslag om jernbane

**Fra:** KOMOE Iben Held Jensen <IHJ@komoe.dk>  
**Sendt:** 25. august 2014 15:20  
**Til:** trm@trm.dk; lot@TRM.dk; ts Info  
**Cc:** KOMOE Helle S. Andersen; KOME Henrik Hansen; KOMOE Postkasse  
**Emne:** Bemærkninger til udkast til lovforslag om jernbane - sagsnr.: 2010-4523  
**Kategorier:** Jesper

Hermed følger bemærkninger fra Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne. Bemærkningerne vedrører alene de bestemmelser i lovforslaget, der har betydning for opgavevaretagelsen i Kommissariatet:

Kommissariatet bemærker indledningsvis, at Kommissariatet den 8. august, samt den 20. august 2014, har afgivet bemærkninger til departementet, Center for Veje og Broer, og Vejdirektoratet, for så vidt angår høring over udkast til forslag til lov om offentlige veje. Kommissariatet skal i den forbindelse gøre opmærksom på nedstående, idet Kommissariatet finder, at visse bestemmelser i forslag til lov om offentlige veje og forslag til jernbaneloven (bestemmelser vedr. overtagelse ifm. pålæg af byggelinjer § 36 og fremrykket ekspropriation § 39) bør svare til hinanden, således at behandlingen af disse sager sker ens på vej og jernbaneområdet.

#### **§ 36 i udkast til lovforslag om jernbane (byggelinjer):**

Kommissariatet finder, at stk. 4 i § 36 bør svare til bestemmelsen i udkast til lov om offentlige veje § 46. Kommissariatet har i bemærkninger af 20. august 2014 til Vejdirektoratet til udkast til lov om offentlige veje gjort opmærksom på, at Kommissariatet finder, at der er et hjemvisningsspørgsmål i § 46, som skal håndteres. Kommissariatet skal fsva. § 36 i jernbanelovforslaget gør opmærksom på det samme hjemvisningsspørgsmål.

Som § 36, stk. 4 er formuleret i lovforslaget, vil der i de situationer, hvor der meddeles afslag på begæring om overtagelse, ske en henvisning af sagen til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom. Kommissariatet finder, at i de tilfælde hvor ekspropriationskommissionen beslutter, at der skal ske overtagelse efter reglerne i § 36, bør der ske hjemvisning til



transportministeren med henblik på fastsættelse af prisen for ejendommen. Hvis der ikke kan opnås enighed om prisen på ejendommen, vil sagen så blive behandlet af ekspropriationskommissionen.

Kommissariatet foreslår, at stk. 4 formuleres således:

*Hvis transportministeren afslår ejerens anmodning om overtagelse efter stk. 1-3, eller hvis der ikke kan opnås enighed om prisen for ejendommens overtagelse, henvises uenigheden til ekspropriations- og taksationsmyndighederne i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom”.*

Endvidere finder Kommissariatet at følgende tekst bør indgå i bemærkningerne til bestemmelsen:

*Hvis ekspropriations- og taksationsmyndighederne ændrer et afslag på en begæring om overtagelse, hjemvises sagen til transportministeren til behandling for så vidt angår prisen for ejendommens overtagelse”.*

Under alle omstændigheder finder Kommissariatet, at teksten i § 36, stk. 4 sidste afsnit ”Ved taksationsmyndighedernes behandling finder §§ 58a – 62 i lov om offentlige veje tilsvarende anvendelse” skal udgå af bestemmelsen, idet Kommissariatet betragter dette som en fejl.

#### **§ 39 i udkast til lovforslag om jernbane (fremrykket ekspropriation):**

Ovenstående fremgangsmåde vedrørende § 36 finder Kommissariatet bør gælde tilsvarende ved behandlingen af sager efter § 39 om fremrykket ekspropriation, således at disse sagstyper vil blive behandlet på samme måde. Samme fremgangsmåde er foreslået indført med vejlovens bestemmelser herom.

#### **§ 38 i udkast til lovforslag om jernbane (klimatilpasning):**

Kommissariatet bemærker, at § 38 i jernbanelovforslaget om klimatilpasning er en ny bestemmelse, som pålægger eventuelle nye sager til Kommissariatet. Kommissariatet kan på nuværende tidspunkt ikke vurdere et eventuelt ekstra ressourceforbrug til behandlingen af sager

efter § 38.

Med ovenstående bemærkninger ønsker Kommissariatet at påpege vigtigheden af, at de samme typer sager efter jernbaneloven og vejloven behandles efter enslydende processuelle regler, således der ikke opstår forskellige "behandlingsformer" alt efter, om man opererer efter vejloven eller jernbaneloven.

Med venlig hilsen

Iben Held Jensen

Fuldmægtig

Statens Ekspropriationer på Øerne  
Frederiksholms Kanal 4B, 2.sal  
1220 Kbh K  
[ihj@komoe.dk](mailto:ihj@komoe.dk)  
3392 8722  
2283 4121

---

This email has been scanned by the Symantec Email Security.cloud service.  
For more information please visit <http://www.symanteccloud.com>

---

Transportministeriet  
Departementet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Bystrategisk Stab

Flakhaven 2  
5000 Odense C

www.odense.dk

Tlf. 65511106  
Fax 65908978  
E-mail bmf@odense.dk

Sendt pr. mail til trm@trm.dk med kopi til lot@trm.dk og info@trafikstyrelsen.dk

DATO  
26. august 2014

## **1. Hørings svar - forslag til lov om ændring af lov om jernbane**

REF.  
JESPR

Transportministeriet har ved brev af 9. juli 2014 anmodet om Odense Kommunes ("Odense Letbanes") eventuelle bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om en jernbane (herefter "lovforslaget").

JOURNAL NR.  
XXX

Der er den 23. juni 2014 indgået en politisk aftale mellem Transportministeriet, Region Syddanmark og Odense Kommune om etableringen af en letbane i Odense, som danner grundlag for udarbejdelsen af en anlægslov for Odense Letbane. Det er afgørende for Odense Kommune, at en eventuel forsinkelse af vedtagelsen af forslag til lov om ændring af lov om jernbane som følge af indkomne bemærkninger i høringsfasen ikke påvirker vedtagelsen af en anlægslov for Odense Letbane, som indeholder de nødvendige hjemler til gennemførelse af projektet.

Lovforslaget giver umiddelbart anledning til følgende bemærkninger, idet Odense Letbane fremhæver, at lovforslaget bl.a. som følge af høringsfristens længde alene kommenteres på et mere overordnet niveau med et særligt fokus på bestemmelser vedrørende arealer og rettigheder.

## **2. Generelle bemærkninger**

Indledningsvist skal det nævnes, at Odense Letbane finder det hensigtsmæssigt, at der i jernbanelovgivning tages højde for de kommende letbaner i bl.a. Odense og de særlige udfordringer, som letbanerne giver anledning til.

På flere punkter afviger letbanerne imidlertid fra de traditionelle jernbaner bl.a. som følge af, at letbanerne ikke nødvendigvis anlægges i eget tracé, men i et tracé, der deles med den øvrige trafik; et (matrikuleret) vejareal, der er omfattet af vejloven. Jernbaneloven bør derfor definere en områdebetegnelse, som er uafhængigt af ejerskabet til arealet.

Når der i jernbanelovgivning tages højde for letbanerne, er det nødvendigt, at letbanernes særlige forhold inddrages ved formuleringen af de enkelte lovbestemmelser med tilhørende bemærkninger.

Odense Letbane foreslår, at lovforslagets bestemmelser vedrørende arealer og rettigheder gennemgås med henblik på at sikre, at lovteksten harmonerer med letbanens matrikulære forhold, eller der som nævnt er taget højde herfor i bemærkningerne.

Som eksempel på formuleringer, der ikke umiddelbart passer til letbanernes forhold, kan lovforslagets §§ 24-27 nævnes. For det første anvendes forskellige begreber for samme areal ("infrastrukturforvalterens grund", "banen", "baneareal" og "baneafsnit") og der tages i formuleringerne ikke højde for, at letbanens tracé kan være ejet af andre, ligesom der ikke nødvendigvis er tale om et (matrikuleret) baneareal. I lovforslagets § 42 bruges i øvrigt begrebet "infrastrukturforvalterens område" uden at det er klart, hvorledes dette begreb adskiller sig fra de øvrige formuleringer. Derudover kan lovforslagets § 22 nævnes, hvoraf det fremgår, at Banedanmark leverer kørestrøm. Her synes det også relevant i lovbemærkningerne at kommentere letbanernes særlige forhold.

I et vist omfang er der i den eksisterende lovgivning allerede taget højde for letbaner, idet der med hjemmel i jernbaneloven er udstedt en bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro), der sammen med jernbaneloven udgør reguleringen af metroen i København. Netop som følge af letbanernes særlige forhold synes det nærliggende at kombinere jernbaneloven med en særlig bekendtgørelse, og Odense Letbane foreslår, at der snarest muligt udarbejdes en bekendtgørelse om letbaner.

### 3. Øvrige bemærkninger

#### *Ad. Definitioner*

I lovforslaget introduceres det nye begreb "bybaner".

Det fremgår af lovforslagets § 2, stk. 1, at loven gælder for jernbaner og bybaner, hvilket kan forstås derhen, at bybaner i regulingsmæssig sammenhæng ikke er en jernbane, hvilket efter Odense Letbanes opfattelse ikke er korrekt.

En bybane er på nogle områder anderledes end en traditionel jernbane, men ikke desto mindre bør en bybane ikke distanceres fra traditionelle jernbaner. Odense Letbane anbefaler, at det tydeliggøres, at en bybane er en jernbane, hvilket eventuelt kan ske ved at erstatte "og" til "herunder".

#### *Ad. Anvendelsesområde*

Som nævnt kan en letbanes matrikulære forhold være meget anderledes end det, der normalt ses på jernbaneområdet, og Odense Letbane finder det hensigtsmæssigt at afgrænse det område, hvor letbanen er beliggende og ejeren/infrastrukturforvalteren har en særlig interesse uden nødvendigvis at være ejer af arealet.

I øvrigt bemærkes det, at der allerede i dag findes flere jernbanestrækninger, hvor ejeren af banen/infrastrukturforvalteren ikke er ejer. Det gør sig bl.a. gældende for boulevardbane-tunnelen, banestrækningerne i relation til Øresund Landanlæg og Storebælt.

En definition/en afgrænsning af anvendelsesområdet kan eventuelt være inspireret af begrebet "letbaneområde", der anvendes i den eksisterende letbanebekendtgørelse. Dette begreb synes velegnet til at beskrive det område, hvor letbanens tracé er beliggende, uanset om letbanen anlægges i eget tracé eller i et tracé, der deles med den øvrige trafik. Alternativt kan begrebet "infrastrukturforvalterens område" muligvis anvendes, forudsat at det i lovbemærkningerne præciseres, at infrastrukturforvalteren ikke nødvendigvis er ejer af arealet.

Odense Letbane foreslår, at letbanernes matrikulære forhold desuden beskrives i lovbemærkningerne, herunder at det fremhæves, at letbanerne ofte vil være beliggende i et umatrikuleret vejareal. Det kan nævnes, at letbanerne i sådanne situationer (som følge af den enkelte anlægslov) vil have en stedsevarende og uopsigelig brugsret til vejarealet, at der gælder et princip om gensidig respekt og samarbejde samt at der forudsættes indgået tekniske aftaler mellem letbanens ejer/infrastrukturforvalter og vejmyndigheden vedrørende anlægget af letbanen og den daglige drift.

## ***Ad. Ekspropriation og anlæg af baner***

Odense Letbane finder det hensigtsmæssigt, at der i jernbaneloven indarbejdes en generel hjemmel til ekspropriation, byggelinjepålæg m.v., men anbefaler, at det generelt fremgår af bestemmelserne, at erstatningen fastsættes efter vejlovens § 51, stk. 1 og 2. På nuværende tidspunkt henvises der til vejlovens § 51, stk. 1 og 2, for så vidt angår byggelinjer og fremrykket ekspropriation, men ikke ved ordinær ekspropriation, forundersøgelser og klimatilpasning. Der synes ingen grund til at have en forskellig retsstilling i de nævnte situationer.

\*\*\*\*\*

Såfremt Transportministeriet har spørgsmål til ovenstående, kan ministeriet kontakte:

Jesper Rasmussen, Projektchef for arealer og rettigheder  
Thomas B. Thriges Gade 32  
5000 Odense C  
E: [jespr@odense.dk](mailto:jespr@odense.dk)  
T: +45 6134 8341

Odense Letbane deltager gerne ved et eventuelt fælles afklaringsmøde og/eller ved udarbejdelsen af en eventuel bekendtgørelse vedrørende letbaner.

Venlig hilsen

  
Mogens Hægelskær  
Letbanechef

**Fra:** Per Henriksen <PEHE@DI.DK>  
**Sendt:** 26. august 2014 16:36  
**Til:** trm@trm.dk  
**Cc:** lot@trm.dk; ts Info  
**Emne:** Bemærkninger vedr. forslag til ændring af lov om jernbane  
**Vedhæftede filer:** DI\_Transport\_Jernbaneloven\_aendring\_26AUG2014.pdf

Hermed DI Transports (få) bemærkninger til et grundigt gennemarbejdet udkast. Det er en omfattende revision, så stor ros til det.

En enkelt bemærkning udover ovennævnte. Metro Service A/S beklager sig ind imellem over, at de ikke står på høringslisterne i modsætning til de fleste andre jernbanevirksomheder. Jeg sørger normalt for, at de kan afgive kommentarer til os, men måske kunne I alligevel få dem på listerne fremover. Materiale kan sendes til [tdi@metroservice.dk](mailto:tdi@metroservice.dk)

Med venlig hilsen

Per Henriksen

DI Transport

33 77 46 72

Transportministeriet

Danish Transport Federation

Frederiksholms Kanal 27F  
1220 København KE-mail til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk); [lot@trm.dk](mailto:lot@trm.dk);  
[info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk);

## Høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane

DI Transport takker for muligheden for at give kommentarer til udkastet til ændringer i lov om jernbane. Der er i al væsentlighed tale om en modernisering af loven i forhold til de senere års udvikling af EU-lovgivningen.

DI Transport er positivt indstillet til forslaget om modernisering af den gældende lovgivning. Vi har dog enkelte konkrete bemærkninger til udkastet, jf. nedenfor.

I lovforslagets § 8 om regnskaber, herunder krav til særskilt visning i regnskaberne af offentlige midler udbetalt i forbindelse med udførelse af offentlig servicetrafik, forbud mod krydssubsidiering mv., skelnes der ikke mellem kontrakter, der er tildelt uden udbud og kontrakter, der er tildelt efter udbud. Vi mener ikke, at kravene vil være identiske i de to nævnte tilfælde. Forskellen bør præciseres.

I lovforslagets § 13 fastlægges det, at jernbanevirksomhederne skal udarbejde og offentliggøre sine forretningsbetingelser. Vi er bekendt med, at der i hovedstadsområdet indføres et sæt fælles rejseregler / forretningsbetingelser i sensommeren 2014. Vi forudsætter, at sådanne fælles vilkår vil kunne opfylde betingelsen. Vilkaårene for den enkelte jernbanevirksomheds anvendelse af disse kan med fordel præciseres i bemærkningerne til loven.

I lovforslagets § 14 fastlægges vilkår for kontrolafgift og mulighederne for at kræve forevisning af legitimation til identifikation af passagerer, der ikke er i besiddelse af gyldig rejsehjemmel. I Danmark er der ikke pligt til at bære personlig ID, så i visse situationer kan hjemlen være vanskelig at udnytte i praksis. Bestemmelsen kunne derfor udvides, således at jernbanevirksomheden også har mulighed for at foretage identifikationen på anden vis, f.eks. oplysning af personlige data og kontrolspørgsmål.

**Postadresse/Postal address**1787 København V (+45) 3377 3377  
Danmark[transport@di.dk](mailto:transport@di.dk)  
[transport.di.dk](http://transport.di.dk)**Besøgsadresser/Visiting addresses**Hannemanns Allé 25  
København SSundkrogskaj 20  
København Ø

I lovforslagets § 106, stk. 3 henvises til, at DSB S-tog, den Københavnske Metro samt privatbaner, der ikke kører på TEN-strækninger, ikke er omfattet af bestemmelsen i stk. 2. Vi formoder, at undtagelsen også er gældende for letbaner. I givet fald bør teksten ændres til "bybaner samt privatbaner, der..."

I § 121 gentages den tidligere bestemmelse om bødestraf for den, der "skaffer sig eller forsøger at skaffe sig befordring med ugyldig billet eller ugyldigt kort". Det bør klarlægges, hvorledes begrebet "ugyldig billet / kort" (og deraf følgende bødestraf) står i forhold til begrebet "ugyldig rejsehjemmel" (og deraf følgende kontrolafgift).

I § 11 henvises til adgangen til en kompensationsordning med henblik på konkurrencemæssig ligestilling af jernbanegodstransport med anden godstransport. Vi finder det vigtigt, at afgangen til at fremme transport af gods på jernbane fastholdes, og skal i den forbindelse opfordre til at afgiftsstrukturen for banetransport på de faste forbindelser revurderes.

Vi står naturligvis til rådighed for videre drøftelser vedrørende lovforslaget.

Med venlig hilsen



Per Henriksen  
DI Transport  
33 77 46 72



Transportministeriet  
Att.: Louise Thomsen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Arriva Danmark A/S  
Skøjtevej 26  
2770 Kastrup

+45 7230 2500  
info@arriva.dk  
www.arriva.dk  
CVR 18429101

København, 26. august 2014

## Høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Arriva Danmark A/S og Arriva Tog A/S takker for muligheden til at kommentere på lovforslaget.

Nedenfor følger vores kommentarer.

### Begrebsanvendelse

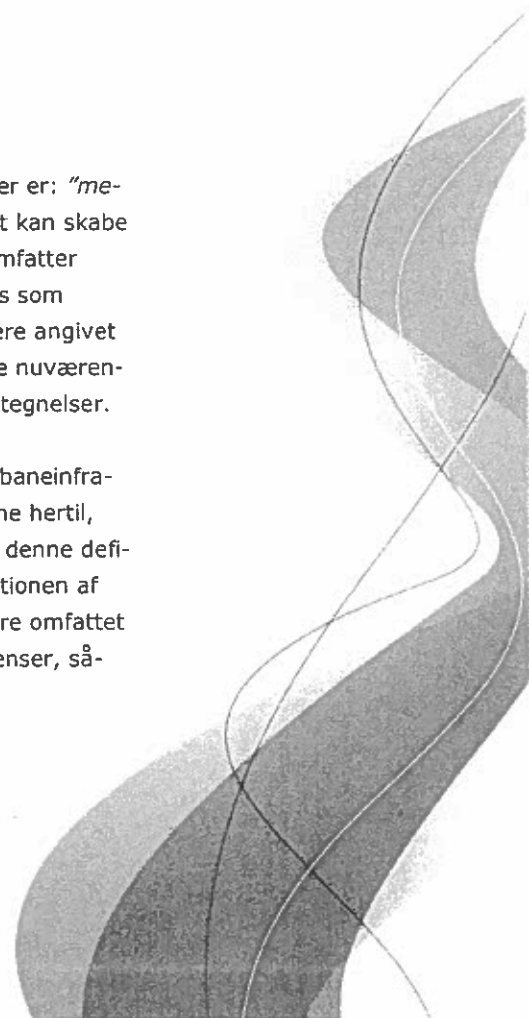
Generelt skal Arriva bemærke, at der flere steder i forslag til lov om ændring af lov om jernbane ikke konsekvent er anvendt samme betegnelser og begreber for de samme forhold. Et eksempel herpå er "DSB S-tog", der bliver anvendt i flere tilfælde og andre gange anvendes betegnelsen "S-baner" eller "S-tog".

### Kapitel 2: Anvendelsesområde og definitioner

#### Anvendelsesområde

I udkast til § 2 stk. 3 samt § 3 nr. 2 står anført, at definitionen af bybaner er: "metro, letbaner og S-baner, som udfører transport i byer og forstæder". Det kan skabe tvivl om denne anvendelse gælder for den del af Aarhus Letbane, som omfatter strækningen til Grenå, da denne strækning ikke synes at kunne defineres som transport i byer og forstæder. Endvidere bør der for klarhedens skyld være angivet "S-togsbanen i København" og den "Københavnske metro" i stedet for de nuværende anvendte betegnelser, da de ikke synes at være de rette og gense betegnelser.

I udkast til § 2 stk. 6 står anført, at loven ikke gælder for privatejet jernbaneinfrastruktur. Det fremgår ikke klart af bestemmelsen eller af bemærkningerne hertil, hvad definitionen "privatejet jernbaneinfrastruktur" dækker, og hvorvidt denne definition også omfatter havnespor. Såfremt havnespor er omfattet af definitionen af privatejet jernbaneinfrastruktur, bør havnespor undtages og dermed være omfattet af ændring af Lov om jernbane, da det kan have vidtrækkende konsekvenser, så-



fremt havnespor ikke er omfattet af Lov om jernbane. Et eksempel herpå er eksempelvis, hvis adgangen til Rødbyhavn ikke er omfattet af Lov om jernbane, og der dermed opstilles unødige foranstaltninger for grænseoverskridende togdrift.

### **Kapitel 3: Markedsadgang**

#### **Adgang til infrastrukturen**

I udkast til § 4 stk. 2 anvendes betegnelsen "*offentlig tjeneste*". Det bør ændres til "*offentlig service trafik*", der er den korrekte og gense betegnelse indenfor togbranchen.

#### **Adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede serviceydelser**

I udkast til § 5 stk. 3, hvoraf det fremgår, at jernbanerelaterede ydelser omfatter vedligeholdelsesfaciliteter, klargøringscentre mv. dog ikke vedligeholdelsesfaciliteter, der er beregnet for specifikke materieltyper, er der ingen angivelse af definitionen af "*specifikke materieltyper*". Det er derfor Arrivas opfattelse, at der bør udarbejdes en udtømmende liste over hvilke specifikke materieltyper, der er undtaget herfor. Såfremt dette ikke er muligt, bør man i Lov om jernbane fraholde sig fra at indsætte en sådan undtagelse, da det kan give anledning til tvivl. Det nuværende udkast til lovbestemmelsen giver mulighed for teoretiske begrænsninger i forhold til anvendelse af vedligeholdelsesfaciliteter i stedet for, at det er en praktisk anvendelse, der reelt set begrænser brugen af vedligeholdelsesfaciliteter.

### **Kapitel 4: Virksomheder på jernbaneområdet**

#### **Kontrolafgifter**

I udkast til § 14 fremgår, at transportministeren kan fastsætte regler om jernbanevirksomhedernes adgang til at opkræve kontrolafgift og ekspeditionsgebyr for passagerer, der ikke foreviser gyldig rejsehjemmel. § 23 stk. 2 giver restancemyndigheden mulighed for at inddrive skyldige beløb i overskydende skat (lønindeholdelse), hvilket er en direkte videreførelse af den gældende § 23 i Jernbaneloven. Den nuværende bestemmelse i § 23 og udkast til § 14 forhindrer private jernbanevirksomheder i at få SKAT til at foretage inddrivelse af skyldige beløb i forhold til Rejsekortets "Tank-op-aftaler", hvilket SKAT ellers kan gøre på vegne af offentlige jernbanevirksomheder. Der er derfor tale om en væsentlig forskelsbehandling af både jernbanevirksomheder og passagerer, at der ikke åbnes op for denne mulighed for private jernbanevirksomheder. Bestemmelsen bør ændres, så også private jernbanevirksomheder fremadrettet kan anvende SKAT til inddrivelse i forhold til fælles billetsystemer.

## **Kapitel 7: Bybaner**

I udkast til § 7 stk. 2 fremgår, at transportministeren kan fastsætte særlige regler om særlige forhold for skinnedbåren trafik, der i bemærkningerne til bestemmelsen definerer skinnedbåren trafik som letbaner. Det synes uhensigtsmæssigt, at denne definition ikke fremgår mere tydeligt og tidligere i lovudkastet, da der flere steder forud for § 7 anvendes begrebet "letbane", men det er ikke defineret i disse sammenhænge.

I udkast til § 40 stk. 3 fremgår, at transportministeren kan fastsætte regler for helbreds- og kompetencekrav for letbaneførere, men der angives ikke noget om helbreds- og kompetencekrav for S-togslokomotivførere i denne bestemmelse. Såfremt S-togslokomotivførere er omfattet af udkast til § 67 stk. 3, der angiver at transportministeren godkender uddannelsessteder for lokomotivførere, bør dette fremgå mere tydeligt, at S-togslokomotivførere ikke omfattes af de krav, der er til bybaner.

Endvidere synes det hensigtsmæssigt, at også helbreds- og kompetencekrav for andre personalegrupper omkring bybaner reguleres i Lov om jernbane.

## **Kapitel 11: Jernbanesikkerhed og interoperabilitet**

### **Uddannelse på jernbaneområdet**

I udkast til § 67 fremgår, at Trafikstyrelsen godkender uddannelser til udførsel af sikkerhedsklassificerede funktioner på jernbaneområdet. Det bør fremgå, at dette også gælder for bybaner og bybaneområdet. Såfremt det ikke er Trafikstyrelsen, der godkender uddannelser for bybaneområdet, bør det fremgå hvilken myndighed, har kompetencen.

I udkast til § 67 stk. 3 står anført, at transportministeren godkender uddannelsessteder for lokomotivførere i henhold til krav, der er fastsat i retsakter fra den Europæiske Union. Det bør fremgå, om dette også omfatter S-togslokomotivførere.

I udkast til § 106 stk. 3 står anført, at DSB S-tog, den Københavnske metro samt privatbaner, der ikke kører på TEN-strækninger, ikke er omfattet af bestemmelsen i stk. 2 om betaling pr. kørt togkilometer. Der står ikke angivet noget om letbaner og hvorvidt de er undtaget på trods af, at letbaner ikke kører på TEN-strækninger. Det bør afklares i lovforslaget.

I udkast til § 107 står angivet, at der er nedsættes et Jernbanenævn, der varetager visse tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet, herunder i forhold til markedsovervågning og passagerrettigheder. Det synes uhensigtsmæssigt, at der ikke i udkastet står angivet en mere klar definition af Jernbanenævnets kompetenceområde.

de. Der bør i loven fremgå en mere klar definition af hvilke kompetenceområder, som Jernbanenævnet er tillagt. Ikke mindst da man i udkastet til lovbestemelsen samt bemærkningerne hertil giver udtryk for, at der skal være mere uafhængighed mellem Jernbanenævnet og transportministeren.

Med venlig hilsen



Nikolaj Wendelboe



Anne-Mette Eriksen

**Transportministeriet**  
Center for Kollektiv Trafik  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

## Udkast til lovforslag om jernbane

Danske havne ønsker at fremme brug af jernbane til godstransport. En række havne har direkte forbindelse til det overordnede jernbanenet. Disse fødelinier vedligeholdes og udbygges også i nogle tilfælde, ligesom der er havne, der er involveret i etableringen af kombiterminaler.

Havne kan bidrage på flere måder. En kombiterminal på havnen er en god måde at sikre synergi mellem havnens og jernbanens kompetencer på godstransport. Havne kan være udbydere af den nødvendige infra- og suprastruktur inklusiv kombiterminalfaciliteter. Havne kan være facilitatorer for opbygning af de kombinerede løsninger, hvor kombinationen af sø og bane er oplagt, især når der tale om større volumener. Endelig kan havne være garant for kompetencer ved håndtering af godset intermodalt.

Et sammenhængende transportnet kombineret med effektivt og omkostningsbevidst samspil mellem transportformerne vil fremme danske havne og danske transportvirksomheders konkurrenceevne. Hvis barrierer i jernbanedrift og -håndtering kan nedbringes, er der håb om mere gods på jernbane. Øget fokus på kombiterminalers konkurrenceevne er derfor ønskelig. Derfor er det vigtigt, at lovgivning på området følger med udviklingen.

Lovforslaget betyder generelt, at jernbaneloven bliver mere overskuelig og brugervenlig. Det er godt. Det er dog svært at gennemskue, hvordan loven udmøntes, da der ikke er kommenteret på en række bekendtgørelser på jernbanecområdet, som muligvis/muligvis ikke berøres efterfølgende.

I vejledningsteksten til §5 (adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede serviceydelser) er der f.eks. nævnt en række bekendtgørelser. Danske Havne forstår det sådan, at disse bekendtgørelser ikke umiddelbart ændres som følge af lovforslaget.



Det er klogt og rigtigt, at der skal være modtagepligt til kombiterminaler. Derimod kan der sættes spørgsmålstegn ved, om ikke tiden er løbet fra bestemmelserne om prisfastsættelse og –struktur. Generelt er taksterne på danske kombiterminaler ifølge vores oplysninger høje sammenlignet med taksterne på udenlandske terminaler. Da pris naturligvis er en konkurrenceparameter, er det dels væsentligt at skabe konkurrence, dels væsentligt at sikre at det sker på fair og gennemsigtige vilkår, så jernbanevirksomheder ikke forskelsbehandler andre jernbanevirksomheder, der håndterer gods på terminalen. Havne har opretholdt modtagepligten, men har for mange år siden forladt den lovregulerede praksis, at takster og rabatter skulle over ministerens bord.

Det betyder konkret, at Danske Havne vil opfordre til, at det i forbindelse med dette arbejde overvejes, om ikke der bør ændres på reglerne i bekendtgørelse 168 om modtagepligt på kombiterminaler §§7-9 om takster og rabatter. Hvis bestemmelsen opretholdes, er det for danske havne væsentligt, at det fortsat alene gælder for kombiterminaler, der drives af eller ejes helt eller delvist af en jernbanevirksomhed, der typisk også selv vil gøre brug af kombiterminalen, mens en kombiterminal der ejes eller drives af en ikke-jernbanevirksomhed ikke er underlagt samme regulering og godkendelse. Fri prisfastsættelse på fair og gennemsigtige vilkår er ifølge Danske Havnes opfattelse mere i trit med udviklingen, også når andre end jernbanevirksomheder involverer sig i ejerskab eller drift af kombiterminalen.

Med venlig hilsen

Nete Herskind  
Vicekontorchef

Taastrup, 20. august 2014

### Høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane

DB Schenker Rail Scandinavia A/S ("DB Schenker") har den 9. juli 2014 modtaget Transportministeriets forslag til lov om ændring af lov om jernbane i høring.

DB Schenker noterer sig med tilfredshed, at udgangspunktet med moderniseringen af den gældende jernbanelov er at skabe sig en klar, enkel og operationel lovgivning. DB Schenker hilser endvidere velkommen, at de overordnede transportpolitiske målsætninger om at skabe mere gods via den skinebårne trafik søges understøttet af de bedst mulige rammebetingelser. Overordnet set er DB Schenker derfor positivt indstillet over for høringsforslaget.

På flere punkter synes høringsforslaget imidlertid ikke at være helt på linje med de forpligtende rammer i direktiv 2012/34/EU.

DB Schenker har følgende konkrete bemærkninger til høringsforslaget:

#### Adgang til infrastruktur

Det angives i § 4, stk. 1, at "ansøgere" har lige adgang til statens jernbaneinfrastruktur mv.

Bemærkningerne til bestemmelsen angiver, at bestemmelsen lovfæster det gældende princip om, at der som udgangspunkt er adgang for alle jernbanevirksomheder til at benytte infrastrukturen, men at ansøgerkredsen er udvidet i henhold til direktiv 2012/34/EU, således at den nu omfatter alle ansøgere.

I henhold til direktivet er det dog alene jernbanevirksomheder, der kan og skal gives lige adgang til benyttelse af infrastruktur. Således nævnes alene "jernbanevirksomheder" i præambelens pkt. 34, der lyder som følger:

*"For at sikre gennemsigtighed og ikke-diskriminerende adgang til jernbaneinfrastruktur og til tjenesteydelser i servicefaciliteter for alle jernbanevirksomheder bør alle oplysninger, der er nødvendige for at kunne udnytte adgangsretten, offentliggøres i en netvejledning. (...)"*

Dette gennemsigtigheds- og ikke-diskriminationsprincip er fastsat i direktivets artikel 28, som også kun omtaler jernbanevirksomheders mulighed for at indgå aftale med infrastrukturforvaltere om benyttelse af infrastruktur.

Ligeledes angives det i direktivets artikel 41, stk. 1, vedrørende ansøgere, at:

*"Ansøgninger om infrastrukturkapacitet kan indgives af ansøgere. Med henblik på at benytte en sådan infrastrukturkapacitet skal ansøgerne udpege en jernbanevirksomhed, der skal indgå en aftale med infrastrukturforvalteren i overensstemmelse med artikel 28. Dette berører ikke ansøgernes ret til at indgå aftaler med infrastrukturforvaltere i overensstemmelse med artikel 44, stk. 1."*

Ansøgere er således forpligtet til at udpege en jernbanevirksomhed med henblik på benyttelse af infrastrukturen, og det er således udelukkende jernbanevirksomheder, der kan indgå aftale om benyttelse af infrastrukturkapacitet, jf. artikel 28, mens ansøgere alene kan indgå aftale om ret til benyttelse, jf. artikel 44.

Det bør således retteligt alene være *jernbanevirksomheder*, der angives som havende adgang til infrastruktur iht. § 4, stk. 1, da disse er de eneste, der kan benytte infrastrukturen, hvorfor "ansøgere" bør ændres til "*jernbanevirksomheder*" i den nævnte bestemmelse.

#### Adgang til kombiterminaler

I lovforslagets § 5, stk. 2, angives det, at:

*"forvaltere af kombiterminaler tildeler mod betaling jernbanevirksomheder betjeningskapacitet på kombiterminaler i samarbejde med infrastrukturforvalteren for det baneafsnit, hvor kombiterminalerne er beliggende".*

At tildelingen skal ske i samarbejde med infrastrukturforvalteren er et nyt krav i forhold til den nugældende jernbanelov og i forhold til den foreliggende bekendtgørelse nr. 168 af 3. marts 2009 om modtagepligt på kombiterminaler. Således fremgår det i jernbanelovens § 10 alene, at kombiterminaler skal kunne benyttes af jernbanevirksomheder - ikke hvorledes tildeling skal ske - og heller ikke af hverken kombiterminalbekendtgørelsen eller bekendtgørelse nr. 59 af 2. februar 2004 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet (kanaler) m.v. fremgår et sådan krav.

Der er således intet i den nuværende lovgivning, der gør det påkrævet at samarbejde med en infrastrukturforvalter om tildeling af betjeningskapacitet på kombiterminaler.

Det bemærkes endvidere, at bemærkningerne til bestemmelser er tavse omkring dette nye krav, ligesom direktiv 2012/34/EU ikke ses at stille noget krav i denne forbindelse.

Der er ikke noget sagligt hensyn til grund for tilføjelsen af kravet om samarbejde med infrastrukturforvalteren, og kravet bør derfor udgå af § 5, stk. 2.



Kravet vil endvidere kunne være i strid med de indgåede lejekontrakter vedrørende de danske kombiterminaler.

Som hidtil bør det således være sådan, at Banedanmark tildeler kapacitet *frem til* en kombiterminal, mens operatøren af kombiterminalen tildeler kapacitet *inden for/på* terminalområdet.

Det bør i bemærkningerne til § 5, stk. 2 præciseres, at jernbanevirksomheder som udgangspunkt ikke har adgang til "egen-handling" på kombiterminaler, men derimod adgang til at aftage ydelser eller services fra terminaloperatøren. Kun hvis terminaloperatøren ikke stiller den konkrete ydelse eller service til rådighed, kan der være mulighed for egen-handling.

Bemærkningen under § 5, stk. 2 om, at:

*"infrastrukturforvalteren kan i ekstraordinære tilfælde, f.eks. ved akut opståede problemer med trafikafviklingen, anvise plads på et spor ejet af en jernbanevirksomhed"*

bør udgå.

#### Banedanmark

Det foreslås i § 16 præciseret, at Banedanmarks forvaltning af jernbaneinfrastruktur kan bestå i at udleje dele af infrastrukturen til tredjeparter, eksempelvis operatører af kombiterminaler, i hvilken situation jernbaneloven og særskilt udstedte regelsæt tillige regulerer forholdet mellem operatøren af en kombiterminal og brugerne af denne facilitet.

#### Kompensationsordning

Den nuværende lovs § 11, stk. 1, angiver, at "Transportministeren fastsætter (...) en kompensationsordning med henblik på konkurrencemæssig ligestilling af jernbanegodstransport med andre former for godstransport".

Det er således for nuværende obligatorisk, at der skal være en kompensationsordning.

I forslagets § 21, stk. 2, angives det alene, at "Transportministeren kan fastsætte regler om en kompensationsordning (...)".

Kompensationsordningen foreslås således gjort fakultativ.

Bemærkningerne til bestemmelsen berører ikke, hvad baggrunden for den nævnte ændring i bestemmelsen skyldes.

DB Schenker finder, at den foreslåede formulering skaber utryghed omkring jernbanevirksomhedernes situation, idet den nuværende kompensationsordning med den foreslåede formulering vil kunne afskaffes administrativt. Således vil Transportministeren kunne afskaffe kompensationsordningen med 1 måneds varsel, iht. § 5, stk. 4, i bekendtgørelse nr. 215 af 6. marts 2014 om betaling for brug af statens jernbanenet og om

miljøtilskud til godstransport på jernbane, hvor kompensationsordningen på nuværende tidspunkt er fastlagt.

Der er således et hensyn at tage til forudberegnelighed for de berørte jernbanevirksomheder.

Det foreslås på denne baggrund at ændre bestemmelsen, således at kompensationsordningen fremover forbliver obligatorisk.

#### Tavshedspligt i forbindelse med tilsyn

I forbindelse med Trafikstyrelsens tilsynsforpligtelser iht. forslaget §§ 71-72 kan Trafikstyrelsen komme i besiddelse af en række kommercielle oplysninger om infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder, som ikke bør komme uvedkommende i hænde, fx ved aktindsigtsanmodninger eller ved anden videregivelse fra Trafikstyrelsen.

Der bør således indsættes en bestemmelse om tavshedspligt i forbindelse med tilsynsbestemmelserne i §§ 71-72, ligesom tilfældet er i lovforslagets §§ 79, stk. 5, 81, stk. 5, og 99.

#### Formål med udveksling af oplysninger

I lovforslaget indføres en ny bestemmelse i § 77, hvorefter trafikstyrelsen får mulighed for at udveksle oplysninger med andre tilsvarende myndigheder i EU.

Bestemmelsen er dog ikke begrænset til at angå et eller flere bestemte formål, men angiver alene, at:

*"Trafikstyrelsen kan udveksle oplysninger (...) herunder oplysninger om sikkerhedscertifikater, certificeringsordninger og tilsyn hermed".*

Der er således med denne formulering åbnet op for, at Trafikstyrelsen kan sende alle typer af oplysninger til udenlandske sikkerhedsmyndigheder, hvilken hjemmel bør indskrænkes til alene at angå bestemte typer af oplysninger og bestemte formål.

Den anden bestemmelse om udveksling af oplysninger i forslaget § 78 er fx indskrænket til at gælde "kontrol- og tilsynsøjemed" og "oplysninger om lokomotivførerlicenser og -certifikater", og bestemmelsen i § 77 bør på lige fod hermed indskrænkes til alene at angå bestemte, nærmere beskrevne oplysninger og formål.

#### Havarikommissionens indskrænkede undersøgelsespligt

Havarikommissionens undersøgelsespligt indskrænkes i forslaget § 82 til alene at omfatte "alvorlige" ulykker. DB Schenker ser ændringen som værende et udtryk for et ønske om at nedbringe Havarikommissionens arbejdsbyrde. Det fremgår dog ikke eksplicit af lovforslaget, hvad baggrunden for forslaget om indskrænkning af antallet af ulykker, som skal undersøges af Havarikommissionen, rent faktisk er, idet det alene angives, at der iht. artikel 19 i direktiv 2004/49/EF alene er krav om undersøgelse af alvorlige ulykker.

De hensyn, som Transportministeriet har valgt at vægte i forbindelse med fremsættelsen af forslaget, må dog vejes op mod hensynet til en objektiv, korrekt og tilbunds gående undersøgelse af og redegørelse for ulykkerne, hensynet til forebyggelse af ulykker og hensynet til jernbanesikkerheden generelt.

Såfremt det foreliggende forslag bliver vedtaget, vil det være jernbanevirksomhederne alene, som skal undersøge og indberette mindre ulykker, hvilken kan frygtes at svække den generelle jernbanesikkerhed.

DB Schenker henstiller til, at forslaget om indskrænkning af Havarikommissionens undersøgelsespligt udgår.

#### Havarikommissionens sagsbehandlingstid

Forslaget angiver ikke en sagsbehandlingstid for Havarikommissionen i forbindelse med deres undersøgelser samt udarbejdelse og offentliggørelse af rapport herom.

Det foreslås, at der i forslagets § 94 fastsættes en frist for, hvornår undersøgelsens resultat skal foreligge, som tilskyndelse til effektiv sagsbehandling i Kommissionen.

Fristen bør således fastsættes så kort, at en sådan effektiv sagsbehandling opnås. Henset til, at der kan være visse sager, som vil kræve en større arbejdsbyrde end andre, foreslås det dog endvidere, at der i ekstraordinære tilfælde skal være mulighed for forlængelse af fristen.

#### Mulighed for pligtig indberetning af data

I lovforslaget indføres en ny bestemmelse i § 101, hvorefter Transportministeren gives kompetence til at fastsætte regler om pligt for jernbanevirksomheder mv. til at indberette data.

Bestemmelsen er dog ikke begrænset til bestemte typer af data, men angiver alene som eksempel, at pligten kan pålægges "herunder til planlægnings- og analyseopgaver". Hjemlen er således helt åben og medfører umiddelbart, at jernbanevirksomhederne kan tilpligtes at indberette alle typer af data.

Hjemmelen til pålæg af sådanne krav bør dog være af konkret karakter, hvorfor bestemmelsen bør indskrænkes til alene at angå bestemte, nærmere beskrevne typer af data og formål.

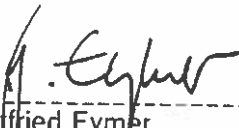
#### Redaktionelle ændringer

Foruden ovennævnte materielle bemærkninger, ønsker DB Schenker at anføre følgende bemærkninger af redaktionel karakter:

- § 47: Henvisningen til § 48 bør rettelig være til § 42.
- § 81, stk. 5: Henvisningen til stk. 5 bør rettelig være til stk. 6.

- § 81, stk. 6: Henvisningen til stk. 4 bør rettelig være til stk. 5.
- § 104, stk. 1: Opremsningen af virksomheder, der omfattes af bestemmelsen, er i sin nuværende form meget svært tilgængelig. Formuleringen af bestemmelsen bør således i det hele genovervejes.
- § 104: Det angives i bemærkningerne til bestemmelsen, at den nuværende § 21 u, stk. 1-7, videreføres. § 21 u, stk. 7, er dog ikke videreført i lovforslaget. Dette bør rettelig indsættes som nyt § 104, stk. 8.
- § 114, stk. 2 og 3: En sammenskrivning af disse to bestemmelser synes hensigtsmæssig.

Med venlig hilsen

  
-----  
Gottfried Eymér  
CEO

§2

I § 2 stk. 1 og § 30 stk. 1

Det henstilles, at formuleringen af § 2 stk. 1 og § 30 stk. 1 i stedet bliver: "Loven gælder for jernbaner, herunder bybaner ..." hhv. "... fast ejendom til jernbaner, herunder bybaner, ..." hvorved bybaner, og dermed også letbaner, hvor intet andet er fastsat, vil være omfattet, når jernbaner er omfattet.

Lovforslagets sidestilling af jernbaner og bybaner i § 2 stk. 1 og lovforslagets sidestilling af jernbaner og letbaner i § 30 stk. 1, betyder at bybaner hhv. letbaner ikke mere automatisk er dækket af bestemmelser for jernbaner i hverken denne lov eller anden lovgivning, f.eks. Hegnslovens § 2 sidste punktum: "Egne hegn om kirkegårde, militære anlæg, jernbaner og andre almennyttige anlæg må opføres af det materiale og i den højde, anlæggets karakter kræver."

Med den nugældende jernbanelovs § 2 stk. 2's ovennævnte formulering "letbaner, herunder metro" var "metro" et underbegreb af overbegrebet "letbane". Begrebet letbane er lånt fra det engelske "light rail", der oftest dækkede de nye udgaver af sporveje, der på det tidspunkt især vandt frem i Frankrig og USA, men også som "Docklands Light Railway" kunne henvise til et let automatisk banesystem. Inddelingen stammer fra Ørestadsloven fra 1992, hvori det i § 7 stk. 2 hedder: "Selskaberne kan udbyde forskellige typer letbane, herunder bybane, minimetro og magnetbane." I bemærkningerne til lovforslagets enkelte bestemmelser er dette uddybet således: "Ved de i forslaget angivne linjeføringer og de beregnede omkostninger er det forudsat, at der etableres moderne bybaner. Det vil imidlertid være hensigtsmæssigt, at der udbydes forskellige typer af letbaner, herunder også automatiske letbanesystemer som minimetro og magnetbane, således at det kan vurderes hvilken type, der funktionelt og økonomisk bedst opfylder formålet. Begrebet "moderne bybaner" henviste til de ovennævnte nye udgaver af sporveje, for hvilke man i Tyskland ofte anvender begrebet "Stadtbahn" (BOStrab 1987, A. Allgemeines, 3.) Leitlinien der BOStrab-Neufassung: "... die moderne Form der "Normal"- Strassenbahn, die heute oft als "Stadtbahn" bezeichnet wird". Som bekendt faldt det i Ørestadsloven forudsatte valg af letbane på det "automatiske letbanesystem, minimetro".

Det er uheldigt, at der i lovforslaget introduceres en helt anden anvendelse af begrebet "Bybane" end den velkendte tyske anvendelse af begrebet "Stadtbahn" jf. bla. det bredt anvendte tyske regelværk, BOStrab.

Inddelingen, hvor "metro" er et underbegreb til overbegrebet "letbane", genfindes derfor også i "Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro)", hvis første udgave dateret 07.06.2002 blev fastsat i forbindelse med åbningen af de første metrostrækninger den 19.10.2002. Den nugældende udgave er dateret 04.02.2009. Denne bekendtgørelse er særdeles synlig for offentligheden, idet der på begge sider af metroens strækninger på terræn og på dæmning pr 40 m er opsat skilte, der med henvisning til "Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro)" meddeler: "Det er forbudt – og forbundet med livsfare - at færdes på de indhegnede dele af metroens område".



§2 stk. 3 og 4	Listen over §§ der ikke er gældende/relevante for bybaner/Metro er ikke udtømmende.
§2 stk. 4	Hvorfor er § 67 og 69 og helbreds- og kompetencekrav ikke gældende for Metro og Letbaner [henstilles omformuleret, idet der allerede er formuleret særskilte krav til letbaneførere mv. ]

§3

Der mangler klarere definitioner af jernbaner og bybaner

- Jernbaner
  - "rigtige jernbaner" – De lange Skinner – Banedanmarks infrastruktur hvor interoperabilitetskravene skal opfyldes og der skal være adskillelse mellem infrastrukturforvalter og Jernbanevirksomheder
- Bybaner
  - Metro
  - Letbaner
  - S-baner

Det er ikke helt klart, hvorvidt "Lokalbanerne" [tidligere privatbaner] (som Hillerød – Frederiksværk, Tisvildeleje og Gilleleje osv. evt. ønskes henregnet til "Bybaner")

Samlet set betyder Lovforslagets § 3 pkt. 2): *"Bybaner: Metro, letbaner og S-baner, som udfører transport i byer og forstæder"*, at der vendes op og ned på den hidtidige anvendelse af begreberne. Denne markante ændring medfører behov for at der i § 3 optages særskilte definitioner af de 3 banetyper, der nu er sidestillede underbegreber til overbegrebet *"bybane"*: *"Metro, letbaner og S-baner"* og i praktikken skal der ændres på en pt. ikke nærmere opgjort del af metroens instruktionsstof mv., herunder også udskiftes de ovennævnte forbudsskilte, i alt 50 skilte pr km metro på terræn eller dæmning.

I § 3 i øvrigt forslås medtaget en klar definition af *"infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område"*, der tager højde for at adkomsten i stedet for ejendomsret kan være sikret ved servitut eller aftale. Definitionen bør også indeholde en ajourføring af definitionen i § 42 stk. 1 af hvilke typer anlæg, som infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område kan bestå af, således at bl.a. tunnelstrækninger og højbanestrækninger med tilhørende stationer indgår i opremsningen. Sammenlign bekendtgørelse nr. 73 af 04.02.2009, *"Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro)"*.

Ovenstående definitioner på *"infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område"* foreslås indført erstattende også for begrebet *"infrastrukturforvalterens grund"*.

<p>§ 3 fortsat</p>	<p>Hvis den nye inddeling gennemføres, vil vi for letbaner og metro foreslå følgende definitioner, der bygger på den definition af et letbanekøretøj, der er foreslået i høringssvaret fra letbaneselskaberne vedrørende udkast til lov om ændring af færdselsloven dateret 20.08.2014;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Letbane: <i>"Et banesystem, hvis hovedformål er transport i byer og forstæder med lette, førerbetjente skinnebårne køretøjer, der kører i eget letbanesystem eller er funktionsmæssigt adskilt fra resten af jernbanenettet. Banesystemet kan omfatte strækninger, hvor letbanen er placeret i kørebanen og på pladser sammen med anden trafik (delt tracé), strækninger, hvor letbanen kører i et reserveret areal i gaden (særligt tracé) og strækninger, hvor letbanen kører gadeafhængigt og på jernbanelignende vilkår (eget tracé)."</i></li> <li>• Metro: <i>"Et banesystem, hvis hovedformål er transport i byer og forstæder med lette, førerløse, skinnebårne køretøjer, der kører i eget letbanesystem eller er funktionsmæssigt adskilt fra resten af jernbanenettet. Banesystemet omfatter alene strækninger, hvor metroen kører gadeafhængigt og på jernbanelignende vilkår (eget tracé). Strækningerne er fuldt indhegnede og uden niveauoverkørsler eller -overgange."</i></li> </ul>
<p>§10</p>	<p>Stk. 1 er generel "infrastrukturforvalteren for baneafsnittet"  Stk. 2 er specifik: Banedanmark fastsætter regler.  Prøver man her at afspejle at der kun tales om "rigtige jernbaner", hvor Banedanmark, og A/S Øresund og A/S Storebælt m.fl. er infrastrukturforvaltere, mens Banedanmark er en fælles instans der regulerer kravene til operatører</p> <p>I hvilket omfang er § 10 gældende for bybaner? Det henstilles, at § 10 nævnes i § 3 som en af de §§, der ikke gælder for Bybaner]</p>
<p>§22</p>	<p>Banedanmark har ikke hidtil forsynet metroen med kørestrøm og det forventes heller ikke at Banedanmark skal forsyne Ring 3 letbanen med kørestrøm.</p> <p>Formuleringen af § 22 må bero på en misforståelse.</p>



<p>§24</p>	<p>Ad stk. 1 og § 42 stk. 1:          I § 24 stk. 1 benyttes begrebet "<i>infrastrukturforvalterens grund</i>", medens der i § 42 stk. 1 benyttes begrebet "<i>infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område</i>". Der henstilles at der overalt anvendes begrebet "<i>infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område</i>", idet infrastrukturforvalteren ikke nødvendigvis har ejendomsret til de områder, hvorpå en jernbane er anlagt. Retten til at anlægge jernbanen kan i stedet være tilvejebragt ved servitut eller aftale. Det gælder bla. for metroens tunnelstrækninger og vil komme til at gælde for de kommende letbaner, hvor disse anlægges i vejarealer. Problemstillingen kendes også fra de ældre jernbaneanlæg. F eks er det Københavns Kommune, der har ejendomsretten til de arealer, hvor på Boulevardbane-tunnelen er anlagt, medens Banedanmarks rettigheder som infrastrukturforvalter er sikret ved aftale. Uanset om infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens adkomst til infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område er sikret ved egentlig ejendomsret eller ved servitut eller aftale har infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden behov for at kunne håndhæve de "<i>politibestemmelser</i>", der fremgår af såvel §§ 24-27 som §§ 42-49.</p>
<p>§§ 24-27</p>	<p>I §§ 24-27 bruges begreberne "<i>infrastrukturforvalterens grund</i>", "<i>baneareal</i>" og "<i>baneafsnit</i>", der ikke umiddelbart harmonerer med begrebet "<i>letbaneområde</i>", som bruges i letbanebekendtgørelsen. Det fremgår, at letbanebekendtgørelsen forbliver i kraft indtil den afløses eller ophæves af bestemmelser fastsat i medfør af jernbaneloven, jf. § 125, stk. 5. Det kan imidlertid betyde, at nogle af forbedringerne i jernbaneloven ikke nødvendigvis kommer til at omfatte metroen – i hvert fald ikke før, der er udstedt en ny bekendtgørelse. Et eksempel er § 25, hvorefter infrastrukturforvalteren i visse tilfælde kan kræve beplantning "på og over baneareal" fjernet fra nabogrunde. Bestemmelsen svarer til en lignende ordning i vejloven og burde naturligt også gælde metroen i terræn og letbaner.</p> <p>Definitionen af begrebet "<i>baneareal</i>" i jernbaneloven kunne defineres, således letbaneområdet omfattes. Dette kræver en gennemgang af lovforslaget i detaljerne for sikring af, at der ikke introduceres u hensigtsmæssigheder for metroen og letbaner.</p>

<p>§ 24 og 42</p>	<p>Sikring af baneafsnittet og driften på sporen § 24 m.v. og Ophold m.v. på infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område § 42 m.v.          Det skal i forhold til disse to afsnit bemærkes, at det for så vidt angår letbaner vil være meget hensigtsmæssigt med en græsedragning mellem infrastrukturforvalteren og vejmyndigheden – mellem "letbaneområdet" og vejen. Det kan selvfølgelig reguleres i de tekniske aftaler, men nogle principper kunne med fordel fastlægges i "hovedloven", fx for samarbejdet mellem myndigheder og/eller gensidig respekt. Der er flere eksempler: En bil efterlades i letbanens tracé – hvem skal fjerne den? Det sner – hvem skal fjerne sneen fra letbanens tracé? Et forsyningselskab anmoder om tilladelse til at placere en ledning i letbanens tracé eller tæt på – hvem skal give tilladelse? Græsset fra letbanen (hvis det er et grønt tracé) vokser ud på kørebanen – hvem skal fjerne det?</p> <p>Der foreligger i øvrigt også udkast til en ny vejlov, hvor der heller ikke er taget højde for denne nye grænseflade.</p>
<p>§30 – 33</p>	<p><i>Ekspropriation m.v. §§30-33</i></p> <p>I § 30, stk. 1 mangler metro i oplistningen af anlæg, hvortil der kan eksproprieres. Afhg. af definitionsspørgsmålet nævnt ovenfor, skal enten den nye definitionen ind, alternativt skal bybaner nævnes.</p> <p>Det er fornuftigt at samle alle bestemmelserne i "hovedloven", således at der i efterfølgende anlægslove blot kan henvises hertil. <u>Men</u> hvis der skal betales erstatning, er det vigtigt, at erstatningen opgøres i overensstemmelse med de almindelige erstatningsretlige regler, herunder at det er muligt at foretage fradrag for fordele, hvis ejeren/brugeren tilføres fordele som følge af anlægget. På dette punkt er lovforslaget ikke konsekvent: Henvisningen til vejlovens § 51, stk. 1 og 2 er medtaget ved byggelinjer (§ 36, stk. 4) og fremrykket ekspropriation (§ 39, stk. 3), men mangler ved ekspropriation (§§ 30-32), forundersøgelser (§ 37) og klimatilpasning (§ 38); indgreb, der også kan medføre fordele, og derfor bør kunne fradrages i tabet.</p> <p>Det synes derfor hensigtsmæssigt med en enkelt overordnet erstatningsbestemmelse, der indeholder den fornødne henvisning til ekspropriationsprocesloven og vejlovens § 51, stk. 1 og 2.</p>
<p>§ 30 stk. 1</p>	<p>Se § 2 stk. 1</p>
<p>§30 stk. 2</p>	<p>f.eks. opremsningen: Kørestrømsanlæg mangler</p>
<p>§ 40</p>	<p><i>Anlæg af Bybaner § 40</i></p> <p>Jernbanelovens § 40 indeholder hjemmel til fastsættelse af særlige regler vedrørende bybaner. Det vil formentlig være hensigtsmæssigt, jf. ovenfor vedrørende letbanebekendtgørelsen, således at det konkret vurderes, hvilke bestemmelser, der skal finde anvendelse på metroen og letbaner</p>
<p>§ 42 stk. 1</p>	<p>Se § 24 stk. 1</p>



§ 42-45	<p><i>Ophold m.v. på infrastrukturforvalterens og jernbanevirksomhedens område §§ 42-45</i></p> <p>Bestemmelserne i §§ 42-45 bærer præg af at være møntet på et traditionelt jernbaneareal. I § 42 bør en række af begreberne fra letbanebekendtgørelsen indarbejdes, medmindre det netop er tanken, at reguleringen af metroen og letbaner kan findes i en ny letbanebekendtgørelse. Et andet eksempel er § 45, som er en hensigtsmæssig bestemmelse. [Pt. er problemstillingen aktuel ved Vanløse station.] Problemet er, at begrebet "baneafsnit" ikke anvendes ved metroen og at det i øvrigt fremgår af lovbemærkningerne (side 86), at <i>"bestemmelsen vedrører Banedanmarks egne områder. Bestemmelsen skal sikre, at reklamer ikke forstyrrer jernbanesikkerheden."</i></p>
§46 stk. 3	Nødbremse i tog må kun benyttes, når virkelig fare foreligger. Samme skal gælde for nødstop på perron (findes på Metro)
§54 stk. 3	Ej relevant for bybaner [foreslås medtaget i opstillingen i § 3 af bestemmelser, der ikke gælder for Bybaner]
§63	Forholdene omkring bybaner/letbaner i blandet trafik med fælles signalanlæg m.m. er ikke dækket [Vi foreslår, at det - jf. definitionsforslagene nævnt under § 3 - tilføjes, at bestemmelserne gælder for niveauoverkørsler på letbaner i eget tracé og særligt tracé]. Iht. BOstrab kan man også anvende niveauoverkørsler ved særligt tracé.
§104	Dette afsnit er det eneste der omhandler specifikke afgifter og gebyrer, mens § 105 omhandler en generel ret til at opkræve gebyrer og afgifter. I dag er de gældende gebyrer beskrevet i bekendtgørelse nr. 1424 af 2013-12-12. Iflg. gebyrbekendtgørelsen er km-afgiften 0,0484 pr tog km. I lovforslaget er den angivet til 0,0445 kr. Forslag: Tag de konkrete gebyrer/afgiftsbeløb ud af lovforslaget.
§104 stk. 5	Fint med en reguleringsformel for afgifter. Vi kunne ønske at alle afgifter og gebyrer (i bekendtgørelse 1424) fryses fast i 2015-01-01 niveau og derefter underlægges samme reguleringsformel.

§104	<p>§ er uklar</p> <p>Forstås det således at hvor der er adskillelse mellem operatører og infrastrukturforvalter (stk. 2 og 3), betaler operatørerne en operatørafgift (50.900 + km * 0,0445), og infrastrukturforvalteren betaler en infrastrukturforvalterafgifter (50.900 + km * 0445)</p> <p>Hvor der (metro, letbane?) er sammenfald mellem Jernbanevirksomheder og infrastrukturforvalter, betaler denne instans begge afgifter: operatørafgifter (på 50.900 + km * 0,0455) såvel som infrastrukturforvalterafgift (på 50.900 + km * 0,0455)</p> <p>Stk. 4 kunne omformuleres så det fremgår at "For bybaner og letbaner, hvor der er sammenfald mellem infrastrukturforvalter og Jernbanevirksomhed, betales såvel afgift som operatør jvf. stk. 2 og afgift som infrastrukturforvalter, jvf. stk. 3</p>
§105	Der savnes en reguleringsformel, svarende til § 104 stk. 5.
§106 stk. 3	Dette stk. må også gælde for letbaner
§NY	<p>Ny § om jernbane under anlæg:</p> <p>Det henstilles at der analogt med § 3 stk. 2 i bekendtgørelse nr. 73 af 04.02.2009, "<i>Bekendtgørelse om jernbanevirksomhed på letbaner (den københavnske metro)</i>", indføres en ny bestemmelse direkte i jernbaneloven om jernbaner under anlæg. Bestemmelsen skal fastlægge at en jernbane, herunder en bybane under anlæg, når anlægsprocessen er nået så langt, at dette er rimeligt, bliver omfattet af jernbaneloven, herunder dennes politibestemmelser. Overgangen til jernbane forudsættes at ske med Trafikstyrelsens tilladelse og efter orientering af offentligheden.</p>

Helt overordnet er det en god intention at samle reguleringen af jernbaner m.fl. i én lov, dog bærer lovforslaget flere steder præg af, at den netop er en jernbanelov.

Løsningen er formentlig at udstede en ny letbanebekendtgørelse, hvori medtages de bestemmelser, der skal gælde for bl.a. metroen

Da det ikke fremgår af det modtagne materiale, ved vi pt. ikke, om der skal udstedes en ny letbanebekendtgørelse. Det er vigtigt at få dette afklaret, da det foreliggende lovforslag ikke tager højde for bestemmelserne relateret til metroen.

**Metroselskabet foreslår at Ministeriet og Trafikstyrelsen indkalder til workshop for at gennemgå de indkomne bemærkninger.**

**Jernbanenævnets høringsvar i anledning udkastet til forslag til revision af jernbaneloven (implementering af direktiv 2012/34)**

Edvard Thomsens Vej 14  
2300 København S  
Telefon 6093 4800  
Fax 7221 8888  
info@jernbanenaevnet.dk  
www.jernbanenaevnet.dk

*Indledning*

Jernbanenævnet har modtaget Transportministeriets høringsbrev af 9. juli 2014, hvormed fulgte et udkast til et lovforslag om en ny jernbanelov.

Jernbanenævnet har gjort sig en række overvejelser på grundlag af det fremsendte udkast, men skal i det følgende i hovedsagen koncentrere sig om at kommentere de dele af loven, som har umiddelbar betydning for nævnets uafhængighed og funktionsevne, som det er en del af lovforslagets formål at tilpasse til de øgede krav i direktiv 2012/34. Det foreliggende lovudkast giver nævnet anledning til en vis bekymring for så vidt angår rammerne for nævnets fremtidige virksomhed.

Dato 26. august 2014  
j.nr. JN02-00010

Bekymringen er en konsekvens af, at de foreslåede regler om nævnets virksomhed mv. hverken formelt eller reelt synes at give mulighed for at opretholde en af det administrative system i øvrigt fuldt tilstrækkelig personel og funktionel uafhængig sagsbehandling. Nævnet håber derfor på forståelse for nødvendigheden af at inddrage en række af de nedenfor nærmere beskrevne forslag til ændringer i det endelige lovforslag.

*Sammenfatning*

I det følgende uddybes nævnets overvejelser vedrørende det foreliggende lovudkast. Overvejelserne giver anledning til bemærkninger og forslag, der kan sammenfattes således:

- En betydelig del af de retlige rammer for nævnets virksomhed, udpegelse af medlemmer til nævnet mv. er i lovudkastet henskudt til administrativ regelfastsættelse. Det er efter nævnets opfattelse ikke en mulighed, hvis de nationale og EU-retlige krav til nævnets funktionelle og personelle uafhængighed skal kunne betragtes som opfyldt. Der er således behov for at centrale dele af nævnets kompetence fastsættes direkte af lovgivningsmagten (dvs. som en originær kompetence).
- Af samme grunde er der behov for klare regler for, hvorledes nævnets medlemmer udpeges. Det bemærkes, at lovudkastet så vidt ses må forstås således, at landets universiteter bestemmer nævnets sammensætning. Det strider mod direktivbestemmelser, der tilsigtes implementeret.
- Det er forudsat i lovudkastet, at sekretariatsfunktionen for nævnet varetages af Trafikstyrelsen, der imidlertid er en af de myndigheder, som er underkastet nævnets tilsyns- og afgørelseskompetence. Det er

derfor af helt central betydning for nævnet, at sekretariatsopgaverne placeres i en selvstændig enhed på en sådan måde at enhver tvivl om almindelig og speciel inhabilitet for sekretariatets ledelse og medarbejdere – eller for andre dele af styrelsen – effektivt forebygges.

- Ved lovforslaget fastfryses grundlaget for finansieringen af nævnets virksomhed. Hvorledes den pågældende beløbsmæssige ramme er beregnet, fremgår ikke af lovudkastet, men nævnet må konstatere, at de ressourcer, der i dag er afsat til nævnets virksomhed allerede nødvendiggør en så stram prioritering af nævnets opgaver, at effektiviteten af visse tilsynsfunktioner og frekvensen af egen driftundersøgelser efter nævnets opfattelse kunne ønskes forøget.
- Nævnet ser gerne, at der fastsættes overgangsbestemmelser, der sikrer en kontinuerlig udførelse af nævnets opgaver.
- Nævnet finder de nye håndhævelsesbestemmelser (adgangen til at fastsætte tvangsbøder) hensigtsmæssige. Nævnet foreslår dog, at der skabes hjemmel til en yderligere håndhævelsesbeføjelse (afgørelser på det foreliggende grundlag).
- Nævnet ser gerne, at det i bemærkningerne til de bestemmelser i lovforslaget, der er direktivimplementerende, præciseres, hvilke bestemmelser i direktiv 2012/34, der tilsigtes gennemført.

### *Om Jernbanenævnet*

Jernbanenævnet blev etableret ved lov nr. 553 af 26. maj 2010, § 1, nr. 14 og 15. Nævnet erstattede Jernbaneklagenævnet bl.a. som følge af, at »øget integration af Fællesskabets jernbaner« forudsatte etablering af et nyt tilsynsorgan (jf. lovforslag 170/2009-2010, afsnit 2.1.2). Det siges således videre i bemærkningerne til lovforslaget:

»For at sikre at disse regler efterleves, stiller EU-retten krav om, at medlemsstaterne opretter et tilsynsorgan, der skal overvåge og føre tilsyn med, at markedet for jernbanetransportydelse er velfungerende.«

Ved loven blev disse tilsyns- og overvågningsopgaver henlagt til det nye Jernbanenævn, der samtidig er prøvelsesinstans for en række af de afgørelser, der ifølge loven træffes af andre myndigheder, infrastrukturforvaltere m.fl. Nævnet er af Transportministeriet udpeget som regulatory body i forhold til EU-Kommissionen, og de retlige rammer for nævnets virksomhed skal således fastlægges i overensstemmelse med de krav, som følger af denne status.

Jernbanenævnets opgaveportefølje adskiller sig fra det typiske klagenævns gennem de selvstændige tilsynsopgaver, der er et led i markedsovervågning mv. og i øvrigt også gennem henlæggelse af visse administrative funktioner til nævnet. Disse opgaver udvides med de regler om oprettelse af et fælles jern-

baneområde, som tilsigtes implementeret med den nye lov, og i nær sammenhæng hermed udbygges kravene til nævnets uafhængighed, således som det også fremgår af bemærkningerne til lovudkastet, bl.a. afsnit 2.2.2, s. 34.

Dato 26. august 2014  
j.nr. JN02-00010

### *Om nævnets uafhængighed*

Det anføres samme sted (s. 34) i bemærkningerne til lovudkastet, at bestemmelserne heri bl.a. har til formål at tage højde for de ændringer, som følger af det nye direktiv. Som led i opfyldelsen af dette formål indeholder lovudkastet »hjemler til at fastsætte regler om uafhængighed«. Hovedbestemmelsen herom er ministerbemyndigelsen i udkastets § 107, stk. 3:

»Stk. 3. Transportministeren fastsætter regler om Jernbanenævnet, herunder om udpegning af medlemmer, udførelse af virksomhed, opgaver, sammensætning, sekretariatsbetjening og uafhængighed. Nævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger«.

Intentionen med bestemmelsen er ifølge bemærkningerne til § 107, s. 135, at cementere nævnets uafhængighed af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter m.fl., og samtidig fremgår det af stk. 2, at nævnet ikke er undergivet ministerens instruktion.

Jernbanenævnet er imidlertid overordentlig bekymret for, at denne adgang til administrativ regulering af nævnets virksomhed hverken formelt eller reelt opfylder uafhængighedskravet.

Nævnets opgaveportefølje, sammensætningen af nævnet, sekretariatsbetjeningen, udøvelsen af nævnets virksomhed etc. vil efter lovudkastet i al væsentlighed være overladt til regulering ved administrativt fastsatte regler, og lovudkastes bemærkninger er sparsomme for så vidt angår beskrivelse af de rammer, der gælder for ministerens udnyttelse af bemyndigelsen til regeludstedelse.<sup>1</sup>

Der er med andre ord tale om, at ministeren kan fastsætte centrale regler for et uafhængigt tilsyns- og klagenævns kompetence, sammensætning og sekre-

---

<sup>1</sup> Det bemærkes i denne forbindelse, at de udførlige lovmotiver til lov nr. 553 af 26. maj 2010, der etablerede Jernbanenævnet, har bidraget til at skabe et godt fundament for nævnets interne arbejdstilrettelæggelse, for forståelsen af kompetencedelingen i forhold til andre myndighed, herunder navnlig konkurrencemyndighederne, ligesom lovmotiverne har indeholdt relevante fortolkningsbidrag til hjemmelsbestemmelser af relevans for behandlingen af konkrete sager. Efter vedtagelse af det foreliggende lovforslag, finder nævnet, at disse lovbemærkninger ikke længere kan tillægges nogen retskildemæssig betydning, idet de i det hele må betragtes som erstattet af de noget mindre detaljerede forarbejder til lovudkastets kapitel 17.

tariatsbetjening etc. samtidig med, at dette nævn skal kunne føre tilsyn med andre myndigheder og infrastrukturforvaltere, virksomheder mv., der indgår i ministerens ressort, og som er underkastet ministerens tilsyn og instruktion.

Dato 26. august 2014  
j.nr. JN02-00010

Efter nævnets opfattelse medfører denne konstruktion en betydelig risiko for, at der vil kunne rejses spørgsmål om nævnets uafhængighed – måske navnlig i relation til varetagelsen af tilsynsopgaver, markedsovervågningen og behandlingen af konkrete sager om markedsadgang.

*Nævnet finder det naturligt både nødvendigt og hensigtsmæssigt, at ministeren fremover i samme omfang som i dag vil kunne fastsætte regler for nævnets virksomhed mv., men det er af afgørende betydning for den formelle og reelle uafhængighed som Jernbanenævnet i henhold til såvel direktivets krav som intentioner skal være omgærdet af, at centrale dele af nævnets kompetence, regler om nævnets sammensætning og sekretariatsbetjening (dvs. regler, der er centrale for den funktionelle og personelle uafhængighed) fastsættes direkte af lovgivningsmagten.*

### *Forslag til præciserende regler til sikring af nævnets funktionelle uafhængighed*

Jernbanenævnet finder, at det i forhold til sikringen af nævnets funktionelle uafhængighed vil være overordentlig hensigtsmæssigt, at bestemmelser med et indhold svarende til det nedenfor anførte indarbejdes i lovforslaget med henblik på at sikre en originær fastsættelse af nævnets centrale opgaver. Der er naturligvis intet til hinder for, at disse bestemmelser som hidtil suppleres med ministerbemyndigelser til udvidelse af nævnets opgaveportefølje, jf. lovudkastets bemærkninger til § 107, s. 136.

Det drejer sig om følgende:

#### §

Jernbanenævnet varetager tilsyns- og klagefunktioner på jernbaneområdet. Nævnet kan undersøge sager på eget initiativ eller efter klage.

*Stk. 2.* Jernbanenævnet er ikke undergivet transportministerens instruktionsbeføjelse.

*Stk. 3.* Jernbanenævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger.

#### §

Jernbanenævnet overvåger konkurrencesituationen på markederne for jernbanetransportydelse, med henblik på at undgå en u hensigtsmæssig udvikling i disse markeder, og er national tilsynsmyndighed i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34 med senere ændringer samt regler til gennemførelse heraf, og Europa-



Parlamentets og Rådets Forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk jernbanenet med henblik på konkurrencebaseret jernbanegodstransport (jernbanegodsforordningen).

Dato 26. august 2014  
j.nr. JN02-00010

*Stk. 2.* Endvidere fører Jernbanenævnet tilsyn med overholdelsen af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (passagerrettighedsforordningen).

## §

Afgørelser i medfør af ...§§§§... og regler fastsat i medfør heraf kan påklages til Jernbanenævnet. Nævnets afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

*Stk. 2.* Transportministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der træffes i henhold til denne lov, herunder om klagefrister, og om, at afgørelserne ikke kan påklages til Transportministeriet. Transportministeren kan fastsætte regler om, at afgørelserne kan påklages til Jernbanenævnet, herunder at de afgørelser, der kan påklages til Jernbanenævnet, ikke først kan påklages til anden administrativ myndighed.

### *Nævnets personelle uafhængighed*

Ligesom nævnets væsentligste opgaver bør være fastlagt direkte i loven, er det af hensyn til kravet om uafhængighed hensigtsmæssigt, at reglerne om nævnets sammensætning og om kompetencen til at udpege nævnets medlemmer fremgår direkte af loven og ikke som forudsat i lovudkastet alene fastsættes ved bekendtgørelse udstedt i henhold til den tidligere omtalte be-myndigelse i § 107, stk. 3.

I bemærkningerne til lovudkastets § 107, s. 136, er der skitseret en ordning, som forudsættes udmøntet i en bekendtgørelse. Ifølge denne ordning sammensættes nævnet af sagkyndige medlemmer som i dag, men således, at enkelte af landets universiteter, Konkurrencerådet og Forbrugerrådet autonomt udpeger medlemmerne, og således at medlemmerne af deres midte ved almindelig stemmeflerhed vælger formanden.

Den skitserede ordning er ganske enestående, og der findes så vidt ses ingen fortilfælde, hvor et sådant kollegialt forvaltningsorgan med afgørelseskompetence bemandes på grundlag af eksterne anbefalinger uden en egentlig to-trins-procedure, der omfatter indstilling fra de ifølge loven indstillingsberettigede myndigheder og/eller organisationer, og derefter beskikkelse ved en ansvarlig myndighed, der påser, at de beskikkede medlemmer samlet set repræsenterer de kompetencer, der forudsættes at være til stede i nævnet – og i øvrigt påser, at de pågældende personer opfylder almindelige og specielle habilitetsforudsætninger mv.

Den skitserede ordning er ikke blot enestående, men så vidt ses også i strid med direktiv 2012/34, artikel 55, stk. 3, hvorefter medlemsstaterne navnlig skal sikre,

Dato 26. august 2014  
j.nr. JN02-00010

»at de personer, hvis ansvar det er at træffe beslutninger for tilsynsorganet i overensstemmelse med artikel 56, f.eks. medlemmer af bestyrelsen, hvor det er relevant, udpeges af den nationale regering eller det nationale ministerråd eller af en anden offentlig myndighed, som ikke direkte udøver ejerskabsrettigheder over regulerede virksomheder«.

Nævnet har ingen bemærkninger til lovforslagets vurdering af, hvilke danske universiteter mv., der må antages at være i stand til at indstille nævnsmedlemmer med jernbaneteknisk og -sikkerhedsmæssig ekspertise, samfundsøkonomisk ekspertise, konkurrenceretlig ekspertise og forbrugerretlig ekspertise, men så vidt ses vil det være nødvendigt at en offentlig myndighed, »regeringen«, »regeringens ansættelsesudvalg« eller tilsvarende i henhold til en umiddelbart i loven fastsat procedure – bestående af »klare og gennemskuelige regler, der sikrer [medlemmernes] uafhængighed«, jf. direktivets artikel 56, stk. 3 – forestår og bærer ansvaret for beskikkelsen af det enkelte nævnsmedlem.

Særligt vedrørende lovudkastets tanker om, at *nævnets formand vælges af og blandt nævnets medlemmer*, kan der være grund til at sammenligne med andre tilsvarende nævn på områder, som er omfattet af en særlig sektorregulering af konkurrencemæssig karakter, herunder fx *Teleklagenævnet*. I lov om elektroniske kommunikationsnet og -tjenester § 68, stk. 4 anføres herom:

»Erhvervs- og vækstministeren udpeger blandt nævnets medlemmer nævnets formand. Formanden skal være jurist. Erhvervs- og vækstministeren kan blandt nævnets medlemmer udpege en jurist som næstformand, der kan træde til ved formandens forfald eller inhabilitet.«

I regelgrundlaget for *Energiklagenævnet*, der er ankeinstans i henhold til for tiden 11 love på energiområdet, er formanden, der er dommer, tillagt en række administrative opgaver. Nævnet sammensættes i øvrigt for den enkelte sag i overensstemmelse med forretningsordenens angivelse af, hvilke faglige kompetencer, der skal være repræsenteret i klagesager under hver af de 11 love. Formanden eller en stedfortræder deltager i alle afgørelser. Formandens opgaver og beføjelser er fastlagt i bekendtgørelse nr. 664 af 19. juni 2006 om forretningsorden for Energiklagenævnet §§ 3-6. Ordningen svarer for så vidt til den, der i dag gælder for Jernbanenævnet.

Jernbanenævnets møder og sagsbehandling tilrettelægges under den gældende lov i et samarbejde mellem nævnets formand og sekretariatschefen. Der er i vidt omfang tale om opgaver, som forudsætter en almen juridisk indsigt i forvaltningsretlige, navnlig sagsbehandlings- og hjemmelsmæssige forhold. Selvom det næppe kan forventes, at medlemmer, der er udpeget qua deres

særlige faglige kompetencer, i almindelighed vil stille sig til rådighed som formandskandidat og dermed (også) påtage sig ansvaret for at udføre juridisk administrativt arbejde, er det ikke nødvendigvis en forudsætning for varetagelse af formandsposten, at den pågældende er jurist.

Det anbefales imidlertid i overensstemmelse med den lovgivningsmæssige praksis, der er bekrevet ovenfor, at den myndighed, der beskikker nævnets medlemmer også tillægges kompetence til at udpege og beskikke nævnets formand.

Det fremgår herudover af bemærkningerne til den foreslåede nye bestemmelse i § 107 i lovudkastet, at medlemmerne af nævnet med konkurrenceretlig ekspertise udpeges af Copenhagen Business School *eller* Konkurrencerådet. Det er efter gældende regler Konkurrencerådet, der indstiller medlemmer til nævnet med konkurrenceretlig ekspertise, og der skabes med formuleringen ”. eller.” uklarhed omkring hvornår eller på hvilket grundlag, det er Konkurrencerådet og/eller CBS der skal indstille nævnsmedlemmer. Det foreslås i den forbindelse, at dette forhold enten fastlægges direkte i lovteksten eller uddybes nærmere i lovbemærkningerne.

### *Sekretariatsfunktionen*

Jernbanenævnets uafhængighed forudsætter en selvstændig sekretariatsbetjening. Der findes næppe et uafhængigt nævn, der ikke disponerer over en sådan sekretariatsbetjening. Et par eksempler på områder, der udgør et naturligt grundlag for sammenligning med jernbanelovområdet, er energiforsyning og telekommunikation. Såvel Energiklagenævnet som Teleklagenævnet disponerer over et sekretariat, der ledes af en sekretariatschef. For Teleklagenævnets vedkommende er det ikke en styrelse, men ministeren, der stiller sekretariatsbistand til rådighed. Sekretariaterne er i forbindelse med den konkrete sagsbehandling alene underkastet nævnsformandens instruktion.

Som anført i bemærkningerne til gældende jernbanelovs bestemmelser om Jernbanenævnet, jf. lovforslag 170/2009-2010, afsnit 2.1.2, blev Jernbanenævnet med dets nuværende selvstændige sekretariatsbetjening oprettet af hensyn til opfyldelse af krav om uafhængighed i direktiv 2001/14, artikel 30, stk. 1 – herunder krav om uafhængighed for så vidt angår tilsynsorganets organisation.

Det følger også af det gældende direktiv 2012/34, at såvel tilsynsorganets beslutningstagere (nævnets medlemmer) som dets personale, skal være funktionelt uafhængigt, jf. artikel 55, stk. 1:

»Dette organ skal være en særskilt myndighed, som organisatorisk, funktionelt, hierarkisk og med hensyn til beslutningstagning er retligt adskilt fra og uafhængigt af enhver anden offentlig eller privat enhed«.

I direktivets artikel 55, stk. 3, er det i forlængelse heraf præciseret, at nævnsmedlemmerne skal have »fuld beføjelse til at ansætte og forvalte personalet i tilsynsorganet«.

Dato 26. august 2014  
j.nr. JN02-00010

I det foreliggende lovudkast anføres blot i § 107, stk. 3, om sekretariatsbetjeningen:

»Stk. 3. Transportministeren fastsætter regler om Jernbanenævnet, herunder om ..., sekretariatsbetjening og uafhængighed. Nævnet skal i sin sammensætning, organisering og virke være uafhængigt af enhver jernbanevirksomhed, infrastrukturforvalter og ansøger«.

Det anføres videre i *bemærkningerne* hertil:

»Det er hensigten, at Trafikstyrelsen stiller sekretariatsbistand til rådighed for Jernbanenævnet. For at understøtte nævnets uafhængighed, vil medarbejderne ved behandlingen af sager for nævnet alene være underlagt Jernbanenævnets formands instruktion«.

Jernbanenævnet forstår dette således, at den nuværende separate sekretariatsbetjening af nævnet skal nedlægges, og at nævnets sager fremover vil skulle forberedes af medarbejdere i Trafikstyrelsen. Hvis denne forståelse måtte være korrekt, er der tale om en for nævnet uacceptabel sekretariatsbetjening i lyset af det uafhængighedskrav, som nævnets medlemmer må kunne betragte som opfyldt – ikke blot for deres eget vedkommende, men også i forhold til en sekretariatsmæssig forberedelse af de sager, nævnet tager stilling til. Disse rammer må nødvendigvis kunne forventes værnet gennem det for nævnets virksomhed gældende lovgrundlag.

Et sekretariat, der indgår som en del af en driftsenhed i en styrelse, som kan være genstand for såvel klagesager, der behandles af nævnet, som for visse af nævnets øvrige tilsynsopgaver, opfylder ikke denne forudsætning.

*Det bør derfor anføres i loven, at Transportministeren eller eventuelt Trafikstyrelsen stiller sekretariatsbistand til rådighed for nævnet, og det bør også være en del af lovens tekst, at sekretariatet alene er underkastet nævnsformandens instruktion, at ansættelsesforhold henhører under nævnet, og at nævnets møder tilrettelægges af nævnets formand i samarbejde med sekretariatschefen.*

### *Nævnets ressourcer og finansiering*

En forudsætning for at Jernbanenævnet kan fungere som et reelt uafhængigt tilsynsorgan med en bred vifte af såvel kendte som nye sektorspecifikke konkurrence- og markedsregulerende tilsynsbeføjelser og en stadig mere omfattende klagesagsbehandling er, at nævnet disponerer over de nødvendige personelle ressourcer.

Det understreges i direktiv 2012/34 artikel 56, stk. 5:

Dato 26. august 2014

j.nr. JN02-00010

»5. Tilsynsorganet skal have den nødvendige organisatoriske kapacitet med hensyn til menneskelige og materielle ressourcer, som skal stå i forhold til jernbanesektorens betydning i medlemsstaten«.

Det er knapt tilfældet i dag, hvor nævnet er henvist til at opretholde en uønsket stram prioritering navnlig af egen drift-undersøgelser, og det vil slet ikke være tilfældet efter lovens ikrafttræden med den udvidelse af opgaveporteføljen, som de nye regler og EU-retlige krav medfører. I sammenligning med andre medlemsstater, er udgifterne til nævnets virksomhed beskedne, mens nævnets aktivitetsniveau målt bl.a. på omfanget af klagesagsbehandlingen er relativt højt.

Ved lovudkastets § 106 fastsættes en brugerfinansiering på 0,0886 kr. pr. kørt togkilometer for de virksomheder, der er omfattet af kravet om at deltage i finansieringen af nævnets udgifter. I dag er beløbet fastsat til 0,077 kr. i bekendtgørelse nr. 1188 af 12. december 2012, § 15.

Nævnet har ikke mulighed for at vurdere grundlaget for kalkulationen af de to anførte beløb, men deltager gerne i en budgettering af finansieringsbehovet for så vidt angår varetagelse af nuværende og umiddelbart kommende nye opgaver.

I denne sammenhæng er der blot anledning til at henlede opmærksomheden på,

at finansieringsbehovet allerede på kort sigt vil overstige den finansiering, der hidtil er blevet stillet til rådighed for nævnet inden gennemførelsen af omarbejdningen af 1. jernbanepakke og de heraf følgende udvidede beføjelser for Jernbandenævnet, jf. de almindelige bemærkninger afsnit 2.2.2., s. 34,

at en fastfrysning ved lov af finansieringsgrundlaget på et tidspunkt, hvor omfanget og karakteren af nævnets opgaver er under (administrativ) udvidelse – ud fra nævnets synsvinkel – ikke er hensigtsmæssig, og

at nævnet må gå ud fra, at de nødvendige ressourcer vil blive stillet til rådighed for nævnet uanset om de ved lov fastsatte gebyrer måtte vise sig utilstrækkelige til finansiering heraf, jf. den ovenfor citerede artikel 56.

### *Overgangsbestemmelser*

Lovudkastets § 107 indledes således: »Der nedsættes et Jernbanenævn«.

Et sådant nævn eksisterer imidlertid allerede, og det behandler for tiden et ganske stort antal sager. Det har derfor næppe været hensigten at der fra dagen for lovens ikrafttræden skulle sammensættes et helt nyt nævn på grundlag af den ikke nærmere i lovudkastets tekst beskrevne udpegelsesprocedure.

Af hensyn til kontinuiteten af nævnets arbejde bør det derfor præciseres i en overgangsbestemmelse, at den nye beskikkelsesprocedure først kommer til anvendelse i takt med at gældende beskikkelser udløber efter lovens ikrafttræden.

Dato 26. august 2014  
j.nr. JN02-00010

I det omfang gældende beskikkelser udløber inden lovens ikrafttræden foretages naturligvis beskikkelse eller genbeskikkelse efter de hidtidige regler.

Det bemærkes i øvrigt af direktiv 2012/34 i artikel 55, stk. 3, 5. afsnit indeholder en bestemmelse, hvis nærmere indhold er omtalt i bemærkningerne til § 107, s. 136:

»Direktivet fastsætter bl.a. regler om, at medlemmerne (de personer, der træffer beslutninger) i tilsynsorganet skal udfylde en årlig loyalitets- og interesseerklæring, regler om at medlemmerne ikke må varetage nogen stilling eller ansvar i en reguleret virksomhed i mindst ét år efter udløbet af deres periode i organet og regler om udvælgelsesproceduren, herunder at den skal være på basis af en gennemsigtig procedure«.

Af hensyn til nævnets funktionsevne vil det være nødvendigt, at denne bestemmelse først får virkning for beskikkelser, der foretages efter lovens ikrafttræden.

Det må i øvrigt betragtes som usædvanligt, at modtagelse af et særdeles beskedent honorar for deltagelse i et nævnsarbejde skulle kunne give anledning til en 'konkurrenceklausul' af et års varighed efter udløbet af beskikkelsen. Nævnet skal ikke tage stilling til, om det vil være muligt at håndhæve en sådan regel efter gældende ret.

### *Bestemmelser om håndhævelse*

Jernbanenævnet kan fuldt ud tilslutte sig, at der er behov for den nye hjemmel i udkastets § 108 om adgangen til at foretage revisioner, ligesom videreførelsen af påbudshjemmelen i § 109 og den nye hjemmel til at fastsætte tvangsbøder i tilfælde af, at påbud efter § 109 ikke iagttages, jf. § 111, findes at kunne medføre en effektivisering af nævnets arbejde.

Ordet »ugentlige« i udkastets § 111, kan dog formentlig med fordel udgå, da det ikke kan afvises, at der kan forekomme tilfælde, hvor fastsættelse af dagbøder vil være hensigtsmæssig under hensyn til en sags hastende karakter.

Når nævnet har truffet en afgørelse i en klagesag, som indeholder en handle- eller undladelsesforpligtelse, vil manglende iagttagelse af denne afgørelse i de fleste tilfælde være omfattet af den almindelige straffebestemmelse i udkastets § 117, stk. 2. Den manglende iagttagelse af en afgørelse kan endvidere være omfattet af § 117, stk. 1. Bestemmelsen i udkastets § 111, nr. 2, om fastsættelse af tvangsbøder i forhold til parter, der undlader at efterleve en afgørelse truffet af nævnet, hilses imidlertid velkommen.

Nævnet har herudover, på grundlag af de erfaringer, der er indhøstet i en række klagesager, overvejet behovet for en præcisering af muligheden for at træffe afgørelse på det foreliggende grundlag.

Dato 26. august 2014  
j.nr. JN02-00010

Nævnet behandler ofte sager, der forudsætter økonomiske kalkuler på grundlag af oplysninger, der skal produceres af parterne. Det følger af officialprincippet, at nævnet ikke kan træffe afgørelse, før sagens faktum er tilstrækkeligt oplyst. Det forekommer imidlertid, at en part undlader at meddele nævnet fyldestgørende oplysninger, og påbuds-/tvangsbødscenariet vil i nogle tilfælde forekomme at være en noget langsommelig håndhævelsesmetode for en sektorspecifik konkurrenceregulering, fx i sager om markedsadgang og betalingen herfor.

I et vist omfang kan manglende iagttagelse af en oplysningspligt give anledning til processuel skadevirkning, men som hovedregel vil officialprincippet være til hinder for at træffe afgørelse i en sådan situation, medmindre der foreligger en udtrykkelig hjemmel. En sådan er etableret som håndhævelsesmiddel i lov om elektroniske kommunikationsnet og -tjenester § 55, stk. 1, og stk. 6.

I henhold til disse bestemmelser kan tilsynsmyndigheden i tilfælde af, at krævede oplysninger ikke afgives til tiden, træffe afgørelse på det foreliggende grundlag. Indholdet af den påtænkte foreløbige afgørelse må naturligvis meddeles parterne før afgørelsen træffes. Fremkommer der senere oplysninger, der giver anledning til en anden afgørelse end den, der er truffet på det foreliggende grundlag, skal der ske efterregulering af priser mv., men alene i det tilfælde, hvor en sådan efterregulering er til gunst for tredjemand. Nævnet vurderer, at en tilsvarende hjemmelsbestemmelse ville være hensigtsmæssig på jernbaneområdet.

### *Præcisering af implementeringen af direktiv 2012/34*

Det anføres i udkast til officiel note til loven samt flere steder i de almindelige bemærkninger og i bemærkningerne til de enkelte bestemmelser, at loven eller en bestemmelse heri tilsigter at implementere *dele* af direktivet. Det er kun i et par tilfælde præcist angivet, hvilke bestemmelser, der konkret tilsigtes implementeret (se fx bemærkningerne til § 7 og § 8). I de fleste tilfælde findes en formulering i lighed med følgende (bemærkningerne til § 107, s. 135):

»Bestemmelsen er en tilpasset videreførelse af den gældende § 24, stk. 1-3. Bestemmelsen gennemfører dele af reglerne om tilsynsorganet i direktiv 2012/34/EU«.

En mere præcis angivelse af hvilke dele af direktivet, der tilsigtes implementeret ved de enkelte bestemmelser, ville forbedre muligheden for en korrekt anvendelse og fortolkning af loven.

På Jernbanenævnets vegne



Tom Latrup-Pedersen

Nævningsformand

Dato 26. august 2014

j.nr. JN02-00010





Til: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
Kopi: [lot@trm.dk](mailto:lot@trm.dk), [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)

Maribo den 26. august 2014

### **DVF's bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om jernbane**

Hidtil har Lov om jernbane (LBK 1249) i sin helhed været gældende for veteranbaner og veteranantogsdrift.

Høringsversionen af lovforslag om jernbane begrænser (jf. §2 stk. 2) gyldigheden i forhold til veteranbaner til kapitel 8.

- §2 "Anvendelsesområde" Stk. 2. *"For veteranbanedrift gælder alene kapitel 8".*

Kapitel 8 omfatter imidlertid kun tilsynsbestemmelser samt et stk. 6, der inkluderer overkørsler.

Dermed er bestemmelser, der skal danne ramme om en sikker jernbanedrift, ikke mere nævnt som gældende for veteranbaner og veteranantog.

#### **DVF anser dette for meget utilfredsstillende.**

**Ved gennemlæsning af bemærkningerne til loven forekommer det tillige at være utilsigtet.**

Nuværende lov om jernbane indeholder bestemmelser, som beskytter jernbanen og en sikker drift på denne mod udefrakommende påvirkninger. Disse bestemmelser er lige så nødvendige og grundlæggende for sikkerheden på veteranbaneinfrastruktur og for sikker veteranbanedrift, som de er for øvrig jernbaneinfrastruktur og jernbanedrift.

#### **DVF's bemærkning 1**

Lovforslaget bruger udtrykket "veteranbanedrift". Vi mener, at det vil være korrekt og i overensstemmelse med praksis at skelne mellem veteranbaner og veteranantog, idet;

- Veteranbanedrift er knyttet til drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastruktur specielt for veteranantogskørsel – dette er parallelt med forslagets § 3 stk 4 "Infrastrukturforvalter"
- Veteranantogsdrift er knyttet til kørsel med veteranantog på såvel veteranbane, som på nettet eller bybane – dette er parallelt med forslagets § 3 stk 6 "Jernbanevirksomhed"

Bemærkningen knytter sig til forslagets § 3 og derefter til § 2 stk. 2 samt § 41.

Som samlet begreb for en organisation, der driver veteranbane og/eller kører med veteranantog anvendes "Veterantogsorganisation" i den eksisterende sikkerhedsdokumentation.

*I dag er der i Danmark i alt 17 godkendte veteranantogsorganisationer, hvoraf 9 driver veteranbaner, og 16 kører med veteranantog.*

#### **DVF's bemærkning 2**

Der er i dag også veteranantogskørsel på nettet og på bybaner (S-banen). Det er ikke nævnt i lovforslaget, og det omtales sporadisk i bemærkningerne til kap. 8 og § 82.

DVF forventer, at der også fremover skal være mulighed for at køre veterantog på nettet og på bybane. Derfor ønsker DVF, at veterantogs adgang til nettet og bybanen skal nævnes i loven, jf. kap 3.

Da veterantog ifølge definitionen "udfører en begrænset personbefordring for at tilgodese jernbanehistoriske og turistmæssige formål" mener DVF heller ikke, at det vil være praktisk at købe kapacitet på linie med de kommercielle ansøgere. I dag køber veterantog ikke kapacitet, men kører normalt i tidsrum hvor der er ledig kapacitet på skinnerne. Der skal også være mulighed for adgang til stationsfaciliteter.

### DVF's bemærkning 3

Af hensyn til en sikker drift på veteranbaner er følgende §§ relevante som gældende for veteranbaner:

§ 24 da den bl.a. skal sikre at sporet har den forventede tilstand

§ 25 der bl.a. skal sikre signalsynlighed og sigtbarhed i øvrigt

§ 26 der bl.a. skal sikre profilfrihed på de pågældende spor

§ 27 der bl.a. skal sikre at der kan hegnes ved behov (f.eks. til forhindring af sporkrydsere)

§ 28 for så vidt angår sikring mod f.eks. at sporkrydsere kan vinde hævde på ulovlig krydsning af sporet

§ 30 "Ekspropriation og anlæg af baner": Dele af § 30 er relevant for veteranbane, f.eks. ved sikring af synlighed til overkørsler og overgange, som har indflydelse på jernbanesikkerheden

Fra kapitel 9 findes følgende relevant:

Generelt om § 42 – 49 "ophold på infrastrukturforvalterens areal" gælder at de også bør gælde veteranbane. § 42 definition – anvendes i efterfølgende paragraffer

§ 43 der bl.a. skal sikre at veteranbanepersonalet kan håndhæve de sikkerhedsbestemmelser som ligger til grund for veteranbanedriften

De sikkerhedsmæssige indretninger, tiltag og regler der i dag anvendes på veteranbaner er baseret på denne lovmæssige beskyttelse mod tredje mand. Derfor er det essentielt for en fortsat sikker veteranbanedrift, at denne lovmæssige beskyttelse overfor tredje mand videreføres.

(§ 44: det sikkerhedsmæssige aspekt er umiddelbart dækket gennem § 43, men som udgangspunkt er der ingen grund til, at risikere at svække veteranbanepersonalets mulighed for, at håndhæve § 43.)

§ 45 der bl.a. skal sikre signalsynlighed og sigtbarhed i øvrigt

§ 46 stk. 1 der skal sikre sikker af- og påstigning (Vi foreslår dog en omformulering fra "...stige på tog, når dørene er under lukning og at hindre..." til f.eks. "...stige på tog, når dørene er under lukning eller der er givet tegn til afgang og at hindre..." )

§ 46 stk. 2 og stk. 3 der bl.a. skal sikre mod anden u hensigtsmæssig eller farlig opførsel

§ 47 der bl.a. skal sikre toget mod følgerne (f.eks. afsporing) af en påkørsel

Kommentar til § 47: Der henvises til områderne nævnt i § 48 – dette må rettelig være § 42

§ 48 der bl.a. skal sikre personalet mulighed for, at håndhæve sikkerhedsbestemmelserne

§49 "Krydsende trafik i niveauoverkørsler, der ikke er åbne for almindelig færdsel", skal fortsat

gælde veteranbane.

#### DVF's bemærkning 4

"DVF har forståelse for, at muligheden for opretholdelse af en rationel togdrift giver grundlag for overvejelser mht. mulighed for fredning og bevaring af den jernbanehistoriske kulturarv, særligt med hensyn til strukturer, der ikke er bygninger, dvs. broer, boliger, signalhuse, vogterhuse, signalanlæg etc. og anden til jernbanen hørende materiel kulturarv. Det er dog DVF's opfattelse, at det er for vidtrækkende og ofte unødvendigt helt at fraskrive sig muligheden for at bevare eller frede disse strukturer uden en vurdering af den konkrete sammenhæng, som de optræder i. Ikke blot kan der være situationer (som f.eks. broerne ved Silkeborg over Remstrup Å), hvor der findes fornuftige kompromisser. Men der er også situationer, hvor jernbanestrukturer sagtens kan fredes uden at forstyrre en rationel udbygning af infrastrukturen.

Det er DVF's opfattelse, at man ser på de konkrete situationer og konteksten, de fysiske levn optræder i og samtidig vurdere strukturens historiske væsentlighed i forhold til, hvor meget dens bevaring i givet fald vil betyde besværliggørelse af modernisering af infrastrukturen.

DVF vil især pege på, at de mange nedlagte baner, herunder restbaner udgør vigtige og stærke udtryk for jernbanens betydning i formningen af det moderne Danmark, og at de her bevarede strukturer hidtil ikke har været medtaget i fredningsvurderinger, ligesom deres eventuelle bevaring eller fredning kun sjældent vil være til hinder for opretholdelse af en rationel infrastruktur. DVF er i nær kontakt med Danmarks Jernbanemuseum i Odense om disse forhold, og museet udfører jævnligt kulturhistoriske undersøgelser af forskellige kategorier af jernbanebygninger og –strukturer. DVF vil anbefale, at Kulturstyrelsen tager kontakt til DVF og Danmarks Jernbanemuseum for ved førstkommende lejlighed at diskutere problemstillingen for jernbanekulturen overordnet og med henblik på at udnytte den gensidige indsigt i området og erfaring med bevaringsarbejde.

Det er DVF's opfattelse, at der dermed kan undgås mange problemer, der tilfældigt dukker op i konkrete situationer landet over.

#### DVF's bemærkning 5

§59 "Sikkerhedscertifikater": En veterantogsorganisation kan efter nuværende regler ikke udstede lokomotivførercertifikater til lokomotivførere med licens. I stedet er der åbnet mulighed for at en infrastrukturforvalter kan udstede lokomotivførercertifikat til veterantogsfremførsel. Ordningen fungerer i dag tilfredsstillende, men har den ulempe at den alene hviler på infrastrukturforvalterens velvilje.

DVF ønsker en bedre løsning på dette. Enten sådan at der åbnes mulighed for at en veterantogsorganisation kan udbygge sin "tilladelse" til også at omfatte infrastrukturcertifikat-udstedelse til lokomotivførere med licens – og med de uddannelseskrav i infrastruktur der heraf følger.

Alternativt bør der åbnes mulighed for at en veterantogsorganisation kan opnå sikkerhedscertifikat på linje med en jernbanevirksomhed.

#### DVF's bemærkning 6

Lovforslagets § 41 stk. 6 angiver, at § 63 gælder for veteranbaner. § 64 bør altså også gælde for veteranbaner (her tænkes på markveje).

#### DVF's bemærkning 7

En række paragraffer i loven skal tilsyneladende gentages i anden form for veteranog jf. § 41 stk. 5.

Her tænkes bl.a. på § 15 om at Jernbanevirksomhederne skal overholde infrastrukturforvalterens krav til færdsel ..., §§ 51-53 om forsikring og § 79 om indberetning

Det er derfor et spørgsmål, om afgrænsningen i § 2 stk. 2 i virkeligheden giver den tilsigtede forenkling.

#### DVF's bemærkning 8

Transportministeriets overvejelser i afsnit 2.5. "Godkendelse og udpegning af læger og psykologer" (Side 38 i høringsudkastet) vil have en økonomisk konsekvens for veteranogsoperatører på nettet, idet: *"De personer, der udfører en sikkerhedsklassificeret funktion, skal have en helbredsgodkendelse udstedt af Trafikstyrelsen"*.

Ifølge forslaget vil transportministeren kunne bemyndige sagkyndige, private virksomheder eller offentlige institutioner til at udøve ministerens beføjelser efter denne lov til at udstede helbredsgodkendelser".

Det har DVF principielt intet at indvende imod. Men for veteranog kan det medføre en betydelig økonomisk belastning, fordi Trafikstyrelsens udstedelse af helbredsgodkendelser i dag er gebyrfri på veteranogsområdet. Ved udlicitering til private virksomheder, kan det ikke længere forventes at være gebyrfrit, ej heller på veteranogsområdet.

#### Afsluttende bemærkning

Enkelte af bemærkningerne har overordnet karakter. Her er DVF gerne til rådighed for en konkret kommentering.

Med venlig hilsen  
Danske Veteranogs Fællesrepræsentation  
Carsten Buhl  
Formand

Email: [info@veterantog.dk](mailto:info@veterantog.dk)  
Mobil: 4053 8125



# NOTAT

## Hørings svar - Lovforslag om jernbane

KL vil indledningsvis takke for at have fået lov om jernbane i høring.

KL vil gerne rose initiativet med at modernisere lovgivningen og gøre loven mere klar og brugervenlig.

### *Konkrete bemærkninger*

KL har nogle få konkrete bemærkninger vedr. overkørsler.

KL har med tilfredshed bemærket i § 63, stk. 2, at udgifter til drift og vedligeholdelse af anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, afholdes af infrastrukturforvalteren. Det må opfattes således, at det i "Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje" af 18.06.2012 ad § 3, stk. 2 anførte bortfalder, således at alle sikrede overkørsler er ejet af infrastrukturforvalteren.

I forhold til § 63, stk. 3 "Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller ændring af bestående anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsler, afholdes udgifterne hertil af vedkommende vejbestyrelse eller vedkommende vejmyndighed. Tilsvarende afholdes udgifterne af infrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banenettet" skal bemærkes følgende:

I forslag til "Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje" anføres det i bemærkningerne til dette lovforslags enkelte bestemmelser, at der til § 21z (tilsvarende ad § 63, stk. 2) er ændret betydeligt i forhold til cirkulære nr. 132 af 06.12.1985 ved ændring af en vej igennem en overkør-

Den 26. august 2014

Sags ID: 1898839

Dok.ID: 1898839

NIS@kl.dk

Direkte 3370 3431

Mobil 4033 7065

Weidekampsgade 10

Postboks 3370

2300 København S

Telefon 3370 3431

[www.kl.dk](http://www.kl.dk)

Side 1/4

sel, hvilket medfører betydelige udgifter for vejbestyrelserne i forhold til den hidtidige lovgivning.

Det anføres: "Ordnningen svarer til den, der findes i dag osv." Det findes der ingen dokumentation for i relation til det faktuelle. KL ønsker Transportministeriets vurdering af dette.

KL har fået tilsendt vedlagte notat af en ekstern konsulent, dateret 21.08.2014. I notatet er der tilvejebragt en oversigt for, hvem der har betalt for sikringsforanstaltninger ved ændring af vejens tværprofil igennem en sikret overkørsel. Notatet vedlægges til orientering.

For de kommunale vejbestyrelser er det underordnet om en sikret overkørsel er beliggende på stats- eller privatbanenettet, i relation til lovgivningen er de ens.

Derfor anser KL sætningen "Ordnningen svarer til den der findes i dag osv." som upassende.

Det har været et grundlæggende princip helt tilbage fra krydsningsloven og senest CIR nr. 132, at ved anlægsarbejder på vejnettet igennem en overkørsel, som ikke kan sidestilles med en ny vej, har staten (nu Banedanmark) afholdt udgifterne til de fornødne ændringer af sikringsforanstaltningerne.

Mere end 95 procent af disse anlægsprojekter er trafikikkerhedsfremmende for både vej- og togtrafik, eksempelvis cykelstier.

KL foreslår, at § 63, stk. 3 ændres til:

*"Når anlægsarbejder på vejnettet medfører behov for etablering af nye eller ændring af bestående anlæg til sikring af vejtrafikken i niveauoverkørsel, afholdes udgifterne hertil af infrastrukturforvalteren. Ved en ny vejs krydsning afholder vejbestyrelsen udgifterne til sikringsforanstaltningerne, hvis der ikke kan nedlægges en nærved sikret overkørsel eller der flyttes betydelig vejtrafik fra andre overkørsler til den nye vej."*

Denne formulering vil efter KL's opfattelse ikke medføre merudgifter for staten, når projekterne er udført efter gældende lovgivning. I de statslige udgifter forudsættes også at indeholde sikkerhedsplaner, banevagt, projektbehandling etc.

Der undgås også, når staten yder tilskud til et cykelstiprojekt, at infrastrukturforvalteren inddrager en betydelig del af tilskuddet ved stiens krydsning af banen til sikringsforanstaltninger. KL har modtaget beskrivelser af projekter der grundet uforudsete udgifter fordyres og ikke kan gennemføres indenfor tilskuddet. KL skal derfor anmode om, at der ved puljer og bevilninger tages højde for udgifter til dette.

I bemærkningen til § 63 er omtalt ansvaret for vejbelægningen i niveauoverkørsler fra nærmeste skinne og ud mod vejen.

KL har ved en tidligere høring om denne problemstilling konstateret stor usikkerhed hos de kommunale vejbestyrelser om gældende regler. Bemærkningerne var: Mange belægningsskader ved skinner, huller og revner specielt ind til 2 m fra skinne, klager til Banedanmark, der ikke reageres på, forsikringsskader, store problemer med, at der stilles banevagt, klager fra naboer over støj fra ujævnheder i og ved overkørsler, nedsat sikkerhed og kørselskomfort etc.

I Trafikstyrelsens BEK nr. 1094 fra 2010 er anført: "Banedanmark er ansvarlig for at vedligeholde overkørselsbelægningen mellem skinnerne og vejbelægningen ud til 2,5 m fra nærmeste skinne eller længere, hvis det aftales med vedkommende vejbestyrelse eller vejmyndighed." I den efterfølgende BEK nr. 1142 fra 2011 er denne regel udtaget uden nærmere forklaring overfor vejbestyrelserne.

For den gennemkørende vejtrafik i en overkørsel, bør belægningen være i overensstemmelse med vejreglernes krav til længdeprofil, jævnhed etc. Vejbestyrelserne er myndighed for vejen indtil nærmeste skinne.

For at få et klart vedligeholdelsessnit mellem infrastrukturforvalter og vejbestyrelse vil KL foreslå, at problemstillingen hæves op på lovniveau således, at der til § 63 suppleres med følgende stk. 4:

*"Infrastrukturforvalteren har ansvaret for vedligeholdelse af vejens belægning imellem nærmeste skinne og vejsignalerne. Vejbestyrelsen kan kræve, når denne belægning har huller, revner og manglende friktion, at få udbedret disse af hensyn til vejfærdselens sikkerhed og komfort. Hvis vejbestyrelsens krav ikke efterkommes indenfor en fastsat tidsfrist, kan vejbestyrelsen lade arbejdet udføre på infrastrukturforvalterens regning."*

Niveaufrie krydsninger er i lovforslaget omtalt på side 41 med:

*"Ifølge § 8a, stk. 3 (2012 loven) kan transportministeren efter høring af den relevante jernbaneinfrastrukturforvalter og vejbestyrelse pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af vejtrafikken i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.*

Ift. 2.7.2 (s. 42) "Transportministeriets overvejelser og forslag" anføres: *"der er ikke fundet anledning til at videreføre den gældende § 8a, stk. 3, og § 21z om transportministerens mulighed for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren eller vejbestyrelsen at anlægge og eller udbygge viadukter, og om at udgifterne til dette afholdes af staten. Bestemmelserne vurderes til at være forældede, idet bestemmelserne ikke findes at være anvendt i en længere årrække."*

Efter KL's opfattelse er der i forbindelse med niveaufrie krydsninger ikke det fornødne grundlag for en vurdering af konsekvenserne for de kommunale vejbestyrelser, og foreslår derfor at den nuværende § 8a, stk. 3 (2012 loven) bortfalder.

KL skal opfordre til, at den nuværende lovparagraf bibeholdes samt, at der foretages en screening af en trafikikkerhedsrevisor af viadukter med kommunale vejes krydsning.

Med venlig hilsen

Nikolaj Sveistrup



## NOTAT

21.08.2014

**Cirkulære om lov om offentlige veje CIR nr. 132 af 6. december 1985.**

**Transportministeriets brev af 3. november 2011 til Roskilde kommune: "Svar på henvendelse om udgiftsfordeling i forbindelse med trafiksikkerhedsprojekt i baneoverskæring"**

**"Lov om ændring af lov om offentlige veje" af 18.06.2012**

Af indledningen til CIR nr. 132 af 06.12.1985 fremgår:

"Som led i regelsaneringsarbejdet har ministeriet fundet det formålstjenstligt at udsende et nyt, samlet cirkulære, der uddyber lovens bestemmelser.

De realitetsændringer, der er sket ved ændringsloven af 1985, er omtalt i bl.a. punkt 46 (Kapitel 7 – forholdet til jernbaner)".

Foruden teksten i pkt. 46 kan tilføjes, at ved et møde d. 13. februar 1990 mellem Trafikministeriet, DSB og Vejdirektoratet besluttede ministeriet, at fra og med 1991 var "statskassen" DSB for overkørsler på Statsbanenettet, det vil sige, at Vejdirektoratet ikke længere skulle overføre krydsningsmidler til DSB. På Privatbanerne var det fortsat Vejdirektoratet., der afholdt udgifterne til sikringsforanstaltninger/nedlæggelse.

På møde d. 18. maj 1993 mellem Trafikministeriet, DSB og Vejdirektoratet blev der nedsat en gruppe med deltagelse fra ministeriet, DSB og Vejdirektoratet, der skulle vurdere forslag til nye overkørselsregler med tilhørende cirkulære over hvilke økonomiske konsekvenser det havde.

Den 16. juni 1993 var der enighed om det foreliggende udkast, juni 1993, regler udarbejdet af DSB og Vejdirektoratet og forslag til cirkulære af 25. juni 1993 udarbejdet af ministeriet.

I cirkulæret blev det tydeliggjort, at Banestyrelsen afholder udgifterne til nye og forbedrede sikkerhedsforanstaltninger, samt eventuelle afledte vejfmæssige ændringer heraf, når:

- Strækningshastighed øges
- Sporantal i overkørsler ændres

- Banetekniske foranstaltninger medfører øgede ventetider for vejtrafikken f.eks. ved etablering af et nyt standsningssted ved en jernbaneoverkørsel.

**Fra pkt. 46 skal fremhæves følgende punkter:**

- A. For at sikre størst mulig ensartethed pålægges det efter § 86, stk. 1 vejbestyrelserne (NB: Det gælder også banerne og politiet) at forelægge ministeriet (i praksis Vejdirektoratet) forslag om etablering eller forbedring af sikringsforanstaltninger.
- B. Den ændrede formulering i stk. 5 præciserer, at statskassen alene betaler etablering og forbedring af sikringsforanstaltningerne i jernbaneoverkørsler, når behovet for foranstaltningerne eller forbedring af disse skyldes udviklingen i den almindelige færdsel, herunder f.eks. byudvikling i området eller den tekniske udvikling af afmærkningen, f.eks. ændret udformning af lyssignaler.
- C. Efter gældende praksis har staten ikke betalt sikringsforanstaltninger i nye jernbaneoverkørsler foranlediget af nye veje eller baner.
- D. En væsentlig udvidelse af en eksisterende vej med forøgelse af kørebaner sidestilles med en ny vej (NB: Tilsvarende må gælde når antallet af banespor øges).
- E. Hvis der anlægges nye cykelstier og fortove med henblik på at øge vejens kapacitet, betaler staten ikke ændringer af eller nye sikringsforanstaltninger.
- F. Staten betaler forbedringer og ændringer af sikringsforanstaltninger, selvom de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder, der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sidestilles med anlæg af en ny vej.
- G. Tilsvarende betaler staten forbedringer og ændringer af sikringsforanstaltninger for anlægsarbejder, der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motorkøretøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikanter med cykelstier og fortove.

Der er i perioden fra 6. december 1985 til 1. juli 2012, hvor Lov nr. 612 af 18. juni 2012: "Lov om ændring af lov om jernbane" træder i kraft, ikke offentliggjort tekstmæssige ændringer eller administrationspraksis i CIR nr. 132 af 6. december 1985.

Om CIR nr. 132 kan bemærkes:

- I rapport om "Organisering af jernbaneoverkørselsområdet", Transport- og Energiministeriet, juni 2007, anføres CIR nr. 132 at være gældende.
- I Transportministeriets, Departementet, Center for Veje og Broer, Notat af 9. december 2009, hvor der omtales lov nr. 185 af 8. maj 1985 om ændringer af vejlove, hvor § 86 fik en ny affatning, hvilket er lig det der er anført i CIR nr. 132 af 6. december 1985.
- I forbindelse med et igangværende regelarbejde i 1980'erne fik DSB og Vejdirektoratet af kontorchef Leif Larsen, ministeriet, en gennemgang af CIR nr. 132 ret efter det var udgivet med instruktion om, at det var det fremtidige administrative grundlag.

Til enkelte af de anførte punkter følgende supplerende bemærkninger:

#### **Ad pkt. C og D – sikringsforanstaltninger i nye overkørsler foranlediget af nye veje.**

I krydsningsreglerne fra 1933 udarbejdet i henhold til krydsningsloven nr. 28 af 1. februar 1930 anføres:

"Der skal ved udførelsen af nye vejanlæg m.m. tages ethvert hensyn til de vejinteresseredes tarv, som er foreneligt med kravet om en rimelig økonomi, ved udførelsen af de pågældende anlæg.

Som hovedregel gælder, at økonomiske hensyn ikke bør gå frem for kravet om den oversigt (NB: Den på den tid mest benyttede sikkerhedsforanstaltning) over de ændrede vejstrækninger, der er betingelse for, at vejfærdslen kan foregå sikkert."

Nogle steder i gennemgang af krydsningsloven omtales en afgørelse af ministeriet i juni 1933, at der ved anlæg af nye overkørsler, som følge af nye veje på bestående baner ikke kan ydes tilskud af krydsningsmidlerne til eventuelle sikringsforanstaltninger til disse.

Ved en nærmere historisk granskning af denne afgørelse viser det sig at være en ny overkørsel foranlediget af baneforlægning og ikke som følge af nye vej. Til den type nye overkørsler, som følge af banen, ydes der ikke tilskud fra krydsningsmidlerne. Værdiladningen af denne afgørelse er således ikke helt korrekt.

Af krydsningslovens § 4-udvalget er indstillet og ministeriet godkendt krydsningsmidler til flytning eller sammenlægning af overkørsler i et nyt krydsningssted. Det vil sige, at den type "nye" overkørsler ikke har været betragtet som nye overkørsler for et nyt vejanlæg

uafhængig af eksisterende overkørsler, idet andre hensyn har gjort, at statslige midler helt eller delvis har sikringsforanstaltninger.

Hvem der betaler for sikringsforanstaltninger i ny overkørsel beror gerne på en forhandling.

Der kan være et bysamfund, hvor der anlægges en omfartsvej med krydsning af banen. Hvis den/de eksisterende overkørsler i bysamfundet bibeholdes, vil de ved anlæg af omfartsvejen blive trafikaflastet, hvilket alt andet lige, vil være trafiksikkerhedsfremmende. Tilsvarende vil omfartsvejens nye vejanlæg, hvor alle færdselsretninger mod overkørslen sikres med automatiske bomme være sikkerhedsfremmende. En ny overkørsel kan også være nødvendig, hvis byudvikling på begge sider af banen, medfører store omveje for trafikken. Da vil en ny overkørsel være trafiksikkerhedsfremmende, da den omvejskørsel, der har været, som følge af banens barriere, fjernes, hvilket er trafiksikkerhedsfremmende for det vejnet, der bliver trafikaflastet af den hidtidige omvejskørsel, samt den hidtidige jernbaneoverkørsel. Staten har også i flere tilfælde ved en ny overkørsel, hvor der nedlægges en anden overkørsel, hvis sikringsforanstaltninger inkl. styreenhed stod for udskiftning, afholdt udgifterne til den nye overkørsels sikringsforanstaltninger. Når der i CIR nr. 132 pkt. 46 anføres: "Efter gældende praksis har staten ikke betalt disse sikringsforanstaltninger, hvis sikring er gjort nødvendig, fordi der er tale om et nyt kryds, forårsaget f.eks. af et nyt vejanlæg over banen osv.", har gældende praksis ikke været entydig i, ved de få projekter, der har været idet forudsætningerne har været meget forskellige, således staten har betalt sikringsforanstaltningerne.

#### **Ad. Pkt. E – anlæg af nye cykelstier/fortove af hensyn til vejens kapacitet.**

Der erindres ikke at have været den type projekter i CIR nr. 132's gyldighedsperiode.

#### **Ad. Pkt. F – nye anlægsarbejder, der ikke kan sidestilles med anlæg af nye veje eller ikke forøger kapaciteten.**

I henhold til CIR nr. 132 afholder staten, for den type projekter udgifterne til forbedring af sikringsforanstaltningerne. Dette er også i overensstemmelse med krydsningslovens regler fra 1933, 1949/50-reglerne og 1993-reglerne om en vejs tværprofil skal føres uændret igennem en overkørsel. Overkørselsejeren skal tilpasse sikringsforanstaltningerne i fornødent omfang.

Efterfølgende er den type projekter i CIR nr. 132's gyldighedsperiode.

1	Jernbaneoverkørsel nr. 5 for Thistedvej i Nørresundby
---	---

	<p>Thistedvej blev oprustet vejteknisk og æstetisk uden at vejen fik øget kapaciteten ved ændringer af vejtversnit.</p> <p>Af de trafiksikkerhedsfremmende foranstaltninger for vejtrafikkens krydsnings igennem overkørslen blev der etableret midterhelle på hver side af overkørslen, hvor der blev etableret vejsignaler til ekstra synliggørelse af overkørslen, samt stianlæggene blev forlagt til en mere "vinkelret" krydsning idet skæringsvinklen mellem bane og vej er ca. 30°.</p>
Fejl	<p>Banedanmark ville ikke betale for ændringer af og suppleringer med nye sikringsforanstaltninger, desuagtet at kommunen kunne henholde sig til CIR nr. 132 ad punkterne F og G.</p> <p>Banedanmark meddelte et overslag på 1,5-2,0 mio. kr., mens et oversalg kommunen indhentede fra det rådgivende firma, der hjalp Vejdirektoratet ved overkørslerne på Privatbanerne, var på 0,8 mio. kr. Dette firma fik overdraget arbejdet.</p> <p>Dette kunne bringes i overvejelse at vurdere Banedanmarks omkostningsniveau.</p>
2	<p><b>Jernbaneoverkørsel nr. 361 for Hjalmar Sørensenvej i Holstebro</b></p> <p>Kommunen ønskede at flytte overkørslen nogle få meter for at få oprustet den eksisterende nedslidte overkørsel – også i relation til sikringsforanstaltningerne.</p> <p>Overkørslen skulle fungere som eneste adgang til Danish Crown med lastvogne. Disse køretøjer skulle primært flyttes fra jernbaneoverkørsel 360 for Struervej.</p> <p>Det nye vej anlæg blev udført med midterhelle for opstilling af vejsignaler samt dobbeltrettet cykelsti.</p>
Fejl	<p>Banedanmark ville ikke betale for de nye sikringsforanstaltningerne i den få meter flyttede overkørsel, som ikke kunne betragtes som ny.</p> <p>Ombygningen var både for ovk. 361 og 360 (trafikaflastning) en betydelig trafiksikkerhedsfremmende foranstaltning.</p> <p>De foretagne ændringer af vej og trafik kunne i henhold til CIR nr. 132 henføres til punkterne F og G.</p>
3	<p><b>Jernbaneoverkørsel nr. 360 for Struervej i Holstebro</b></p> <p>Kommunen ønskede at ombygge den krydsende vej igennem den</p>

	<p>dobbeltsporede overkørsel af vejrumæstetiske hensyn, samt forlægning af stianlæg.</p> <p>Kommunen klagede over meget lange spærretider når bommene var nede som følge af overkørselens tætte beliggenhed på stationen.</p>
OK	Banedanmark afholdt udgifterne til ændring af overkørselsbelægning og sikringsforanstaltninger, herunder nye stibomme.
4	<p>Jernbaneoverkørsel nr. 83a for Sivestedvej vest for Kolind Station</p> <p>Kommunen og amtet ønskede en forlægning af den eksisterende overkørsel for Sivestedvej/Bredgade tæt beliggende overkørsel på stationen for at få så meget vejtrafik som muligt uden om Kolind by. Overkørslen blev forlagt ca. 150 m mod vest og den eksisterende nedlagt.</p> <p>Det nye vejanlæg igennem overkørsel nr. 83a havde en langt højere trafikikkerhedsfremmende standard med midterhelle, hvor der blev opstillet vejsignaler samt stianlæg i begge sider af vejen.</p>
Fejl	Banedanmark krævede, at amtet betalte sikringsforanstaltningerne, hvilket amtet var utilfreds med, da de eksisterende sikringsforanstaltninger var udtjente og alligevel skulle udskiftes med nye.
5	<p>Jernbaneoverkørsel nr. 194 for Stationsstien i Skødstrup</p> <p>Kommunen ønskede, at Stationsstien med 6 m bred kørebane uden cykelstier, blev afbrudt syd for banen. Stationsstien havde vejforbindelse til Grenåvej. Dette var bl.a. et led i forbedrede tilkørselsforhold til Skødstrup station</p> <p>Ved afbrydelse af Stationsstien blev der etableret et nyt vejanlæg Stationsvangen mellem Bondehaven krydsende banen i den eksisterende overkørsel og med forbindelse til Grenåvej tættere på Århus.</p> <p>Ved Stationsvangens krydsning i den eksisterende ovk. 194 blev kørebanebredden ændret fra 6 m til 7 m af hensyn til lange køretøjer.</p> <p>Der blev etableret cykelsti/fortov i begge vejsider.</p> <p>Årsdøgnstrafikken steg fra ca. 1600 køretøjer til ca. 2000.</p>
Fejl	<p>Banedanmark ville ikke betale for ændring af sikringsforanstaltninger.</p> <p>Ombygning af overkørslen kan relateres til punkterne B, F og G i henhold til CIR nr. 132.</p>
6	Jernbaneoverkørslerne nr. 01/03 for Mindet, overkørsel 07 for Skibrogade, overkørsel nr. 10 for Nørreport og overkørsel nr. 230 (ny) i Århus ved havnen

	<p>Den pågældende vej- og banestrækning er beliggende meget tæt på hinanden, hvilket til tider betyder trafikafviklingsproblemer.</p> <p>Overkørselsanlæggene er kombineret med gadesignalanlæggene således, at overkørselsanlæg og gadesignalanlæg er sammenhængende.</p> <p>Århus kommune og Havnen har i de senere år foretaget betydelige trafikikkerhedsfremmende vejombygninger for de krydsende veje af banen.</p>
Ukendt	Udgiftsfordelingen mellem vejbestyrelse og Banedanmark har umiddelbart ikke været muligt, at udrede på kort tid for det komplekse ombygningsprojekt.
7	<p>Jernbaneoverkørsel nr. 24 for P. Steffensesvej i Ry</p> <p>Banen blev hastighedsopgraderet.</p> <p>Ry kommune ombyggede vejen med midterhelle og cykelsti/fortov i begge vejsider.</p>
OK	Banedanmark afholdt udgifterne til ændrede sikringsforanstaltninger, herunder stibomme.
8	<p>Jernbaneoverkørsel nr. 36 for Toldbodsgade i Gråsten</p> <p>Kommunen ombyggede vejen fra enkeltrettet til dobbeltrettet, etablerede gadesignalanlæg i vejkrydset Toldbodgade, Nygade/Kongevej således, at dette anlæg med overkørselsanlægget blev et kombineret anlæg.</p>
OK	Banedanmark ombyggede sikringsforanstaltninger, herunder etablerede stibomme for fortov samt ny styreenhed.
9	<p>Jernbaneoverkørsel nr. 130 for Århusvej/Søndergade i Grenå</p> <p>Kommunen omprofilerede vejen som et led i en trafikregulering med midterhelle og cykelstier.</p> <p>Fortov/cykelsti blev ændret til en mere vinkelret krydsning.</p>
OK	Banedanmark moderniserede sikringsforanstaltningerne og supplerede med stibomme.

For de projekter markeret med "fejl" har Banedanmark ikke haft lovmæssige grundlag for at afvise at betale. Ved afgørelserne er der ikke henvist til en klagevejledning.

#### **Ad. Pkt. G – sikring af svage trafikanter med cykelstier og fortove.**

Stisikring med bomme, som DSB/Banestyrelsen/Banedanmark har afholdt udgifterne til i CIR nr. 132's gyldighedsperiode.

Ministeriet har truffet følgende afgørelser om sikring med stibomme af bløde trafikanter:

Ringkøbing – Holstebro	Ovk. 355 i Hammerup	1997
Struer – Thisted	Ovk. 268 i Thisted	1997
Århus – Grenå	Ovk. 202 i Hjortshøj	1997
Esbjerg – Skjern	Ovk. 119 i Esbjerg	2004
Holstebro – Vemb	Ovk. 355 i Holstebro	2004
Herning – Holstebro	Ovk. 56 i Vildbjerg	

Endvidere følgende:

Bramming – Tønder	Ovk. 11 i Sejstrup
	Ovk. 37 i Ribe
	Ovk. 81 i Skærbæk
	Ovk. 106 i Bredebro
	Ovk. 130 i Tønder (udflytning af helbomme)
Århus – Grenå	Ovk. 128a i Grenå
Esbjerg – Varde	Ovk. 145 i Varde

Banedanmark har ikke betalt for stisikring:

Svendborgbanen	Ovk. 19 i Odense S for dobbeltrettet cykelsti
Skjern – Herning	Ovk. 272 i Skjern

Herudover har Banedanmark betalt for stisikring ved eksisterende eller forlagt sti dvs. mindre anlægsarbejde af sti til mere vinkelret krydsning i følgende overkørsler (hvilket ikke er udtømmende):

Grenåbanen	Ovk. 226a i Århus
	Ovk. 192 i Skødstrup
Skanderborg – Silkeborg	Ovk. 14 i Alken
	Ovk. 23 i Ry
	Ovk. 46 i Svejlbæk
Svendborgbanen	Ovk. 120 i Svendborg

Sammenfattende har Banedanmark kun ved to stianlæg fraveget CIR nr. 132 i henhold til de oplysninger, der har kunnet fremskaffes fra vejbestyrelser, Banedanmark, aktindsigt m.m.



Ved brev af 06.10.2013 forespurgte Tønder kommune Banedanmark om hvem, der havde betalt for sikringsforanstaltningerne ved nye stianlæg i 4 overkørsler samt oplysning om overkørsler, hvor vejbestyrelsen havde betalt for sikringsforanstaltninger for en ombygget vej, som ikke kan sidestilles med en ny vej.

Banedanmarks svar ved mail af 23. december 2013 gav ikke nyt om betalingsforhold ved de 4 overkørsler. Angående ombyggede veje blev der ikke oplyst noget om nogle projekter.

Angående de sikrede overkørsler ved Privatbanerne, ejet eller administreret af Vejdirektoratet, anmodede Transportministeriet ved Center for kollektiv trafik d. 31.10.2011 Vejdirektoratet om en "Lynhøring: Bestemmelse om overkørsler i jernbaneloven".

Vejdirektoratet afgav høringssvar d. 03.11.2011, hvor det blev meddelt, at for de ca. 325 overkørselsanlæg ved Privatbanerne er administreret i overensstemmelse med CIR nr. 132 af 06.12.1985 om lov om offentlige veje pkt. 46.

Tønder kommune henvendte sig til Transportministeriet d. 19.09.2013 vedrørende ændringen af lov om offentlige veje i sommeren 2012.

Ministeriets svar er:

*"Transportministeriet er på baggrund af din henvendelse blevet opmærksom på, at der ikke i lovforslaget er taget højde for det høringssvar, som Vejdirektoratet afgav d. 03.11.2011 til forslaget vedrørende bestemmelserne om jernbaneoverkørsler.*

*Dette er en fejl, som Transportministeriet først nu er blevet opmærksom på."*

Transportministeriets brev af 3. november 2011 til Roskilde kommune: "Svar på henvendelse om udgiftsfordeling i forbindelse med trafiksikkerhedsprojekt i baneoverskæring", samt aktindsigt i kommunikation mellem ministeriet og Banedanmark.

I brevet til Roskilde kommune skal fremhæves:

Uddrag	"Departementet har foretaget en almindelig lovfortolkning af bestemmelsen"
Bemærkning	Banedanmark har ikke meddelt et faktisk grundlag for en lovfortolkning.
Uddrag	"Banedanmark har oplyst, at praksis er, at det såkaldte skadevolderprincip er fulgt i en årrække (NB: Hvilken årrække?) uden, at man har været inde i en vurdering af, hvorvidt der er tale om arbejder, der

	<p>har til formål at sikre svage trafikanter.”</p> <p>”Praksis har således været, at hvis initiativet til projektet er taget af vejbestyrelse/vejmyndighed, har denne afholdt udgifterne og tilsvarende, hvis initiativet til projektet er taget af Banedanmark, har Banedanmark afholdt udgifterne”</p>
Bemærkning	Banedanmarks svar til departementet bærer i høj grad præg af manglende faktuelle oplysninger og reel kendskab til den faktiske administration af CIR nr. 132.
Uddrag	”Der har i Banedanmark udviklet sig en mere end 25 års fast praksis, der er i overensstemmelse med ordlyden i lovteksten”
Bemærkning	Der er ikke noget konkret der underbygger det anførte.

Fra en aktindsigt af kommunikation mellem ministeriet og Banedanmark før brevet til Roskilde kommune, skal fremhæves:

Uddrag	<p>TRM-mail af 6. april 2011:</p> <p>”Som I (Banedanmark) har svaret Roskilde kommune, er departementet enig i, at udgiften til ændringerne i sikkerhedsforanstaltningerne i dette konkrete tilfælde skal afholdes af Banedanmark jf. cirkulære nr. 132 af 6. december 1985”</p>
Bemærkning	<p>TRM og Banedanmark er således på dette tidspunkt enig om, hvem der afholder udgifterne til sikringsforanstaltningerne.</p> <p>Hvorfor kommer det ikke til udtryk i svaret af 3. november 2011 til Roskilde kommune?</p> <p>Det resterende aktindsigtsmateriale bærer tydelig præg af manglende kendskab til de faktiske forhold siden d. 06.12.1985, herunder konkrete oplysninger om overkørsler. Svarene er mere af politisk karakter.</p>

Fra forslag til ”Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje” af 28. marts 2012 jf. bilag 5.1 skal fremhæves:

Uddrag	<p>2.4.2 Transportministeriets overvejelser og lovforslag.</p> <p>”Det er ikke hensigten med forslaget at ændre grundlæggende på den gældende retstilstand på jernbaneoverkørselsområdet, men det er fundet nødvendigt at justere reglerne på enkelte områder.”</p>
--------	---

	<p>”Det foreslås, at den instans, der forårsager et anlægsprojekt i en overkørsel, også er den, der skal afholde udgifterne til de ændringer i sikkerhedsforanstaltningerne, der er påkrævet for at overkørslen lever op til de gældende sikkerhedskrav.</p> <p>Det gælder udgifter til både ombygning, forbedringer og etablering af helt nye sikkerhedsforanstaltninger.</p> <p>Ordnningen svarer til den, der findes i dag.”</p>
Bemærkning	<p>At ordningen svarer til den der findes i dag er med henvisning til det tidligere anførte under CIR nr. 132, hvor der samtidig skal inddrages overkørslerne ved Privatbanerne er en meget klar fejlinformation i lovforslaget.</p>

**Carl Dixen Pedersen**  
**Konsulent**

## TRM Louise Thomsen

---

**Fra:** Søren Rosenkilde Clausen <src@sbf.dk>  
**Sendt:** 1. september 2014 13:20  
**Til:** TRM Louise Thomsen  
**Emne:** Jernbanelov

**Kategorier:** Høring

Kære Louise

Som aftalt:

Forslag til lovtekst:

*§ 30 stk.xx. Ved erstatningsfastsættelsen finder reglerne i § 51, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje anvendelse.*

### Bemærkninger

*Det foreslås, at reglerne i vejlovens § 51, stk. 1 og stk. 2, skal finde anvendelse ved erstatningsfastsættelsen, således at der i en evt. erstatning kan foretages fradrag for generelle og specielle fordele. Erstatningen kan helt bortfalde, hvis opklassificeringen skønnes at medføre større fordele for ejerne end det tab, de påføres ved foranstaltningen.*

Eventuelt bør det også i lovteksten tydeliggøres under § 30 eller i en mere generel bestemmelse, dvs. ikke kun i forbindelse med byggelinjer i § 36 eller fremrykket ekspropriation i § 39.

Vh  
Søren

Venlig hilsen

### Søren Rosenkilde Clausen

Sekretariatschef  
Koncernsekretariat

Dir.tel. +45 33 41 62 02  
Mobil +45 51 46 47 91

---

### Sund & Bælt Holding A/S

Vester Søgade 10                      Tel + 45 33 93 52 00                      [www.sundogbaelt.dk](http://www.sundogbaelt.dk)  
1601 København V                      Fax + 45 33 93 10 25                      [www.storebaelt.dk](http://www.storebaelt.dk)

Sund & Bælts vigtigste opgave er at gøre det nemmere at være rejsende. Mere end 250.000 kunder benytter hver dag Sund & Bælts trafik anlæg, dvs. Storebæltsforbindelsen, Øresundsmotorvejen og Øresundsbanen med tilhørende stationer samt havnene i Odden, Ebeltoft, Spodsbjerg og Tårs. Sund & Bælt er et statsejet aktieselskab, der også gennemfører projekteringsarbejdet for en fast forbindelse over Femern Bælt med de tilhørende danske landanlæg. Koncernen ejer ligeledes BroBizz A/S, som tilbyder samlet elektronisk afregning for kørsel på betalingsveje i Skandinavien og Østrig.

Sund & Bælt Holding A/S CVR.nr. 15 69 46 88

Tænk på miljøet, inden du printer

Transportministeriet  
Att.: Thomas Jørgensen  
Frederiksholms Kanal 27 F  
220 København K

1. september 2014

**Høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane – Jeres  
journalnr. 2010-4523**

Dansk Erhverv har modtaget Transportministeriets høring af 9. juli 2014 vedrørende forslag til ændring af jernbaneloven.

Idet vi henviser til svar af 20. august 2014 fra DB Schenker til Transportministeriet, kan vi oplyse, at vi ikke har yderligere bemærkninger til forslaget.

Med venlig hilsen



**Jesper Højte Stenbæk**  
Politisk chefkonsulent

JHS/ATH  
jhs@danskerhverv.dk

Side 1/1

-  
Deres ref.: 2010-4523  
Vores ref.: SAG-2011-00256

-  
372765

Transportministeriet  
 Frederik Holms Kanal 27 F  
 1220 København K

## Hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Aarhus Letbane I/S modtog den 9. juli 2014 Transportministeriets høringsbrev samt forslag til lov om ændring af lov om jernbane med høringsfrist den 20. august, som efterfølgende er blevet udsat til den 26. august 2014.



Herved følger Aarhus Letbane I/S' hørings svar.

Høringsfristen for en så omfattende lovændring er alt for kort taget i betragtning af, at høringen blev udsendt i en sommerferieperiode.

Aarhus Letbane I/S' hørings svar er derfor relateret til de bestemmelser, der specifikt vedrører letbaner.

Lovforslaget bærer generelt præg af, at grænsefladen mellem jernbaneområdet og vejområdet ikke er præcist nok defineret. Aarhus Letbane I/S opfordrer generelt til at det tydeliggøres, at hvor en letbane befinder sig i delt tracé, dvs. hvor letbanens tracé er placeret i kørebanen og over pladser sammen med anden trafik, gælder lov om jernbane ikke.

### DATO

26 august 2014

### JOURNAL NR

AALRT\_11 01

### KONTAKTPERSON

Marianne Dauding

### Jurist

+45 29 63 59 40

[mad@aarhusletbane.dk](mailto:mad@aarhusletbane.dk)

## 1. Kapitel 2 - Anvendelsesområde og definitioner

Bybaner er i lovforslagets § 3, nr. 2 defineret som "Metro, letbaner og S-baner, som udfører transport i byer og forstæder".

Et forslag til en præcisering af definitionen er:

*"Skinnebåret køretøj, hvis hovedformål er transport i byer og forstæder og som kører i eget system eller er funktionsmæssigt adskilt fra resten af jernbanenet"*

Denne formulering er i øvrigt i overensstemmelse med direktiv 2012/34/EU.

Der bør desuden for letbaners vedkommende ske en præcisering af grænsefladerne til reglerne på vejområdet, herunder vejloven samt færdselsloven, så det bliver tydeligt, hvornår hvilke områder er omfattet af hvilke regler.

Ad § 2:

I bemærkninger til § 2, afsnit 8, på side 49-50 bør der i andet sidste linje i dette afsnit tilføjes et "kun" foran "i eget tracé", idet beskrivelsen ellers kan læses som om en letbane ikke kører i eget tracé.

Det følger af § 2, stk. 3, at § 5 vedrørende adgang til stationer mv. ikke gælder for bybaner. Aarhus Letbane I/S går ud fra, at forvaltere af stationer ikke kan nægte en letbanevirksomhed adgang til en station.

## 2. Kapitel 4

I § 10, stk. 3 ændres Banedanmark til infrastrukturforvalteren, idet Banedanmark ikke har kompetence til at træffe sådanne afgørelser på letbaneinfrastruktur.

## 3. Kapitel 7 – Bybaner

Lovforslagets § 40, stk. 2 regulerer, at transportministeren kan fastsætte regler om særlige forhold for skinnedbåren trafik, som både kan køre i vej efter færdselslovens regler og i eget tracé(letbaner).

Denne formulering bør præciseres, jf. bemærkningerne til § 2 ovenfor.

I vejregelsammenhæng arbejdes med 3 tracetyper:

- eget trace, hvor letbanen kører gadeafhængigt og på jernbanelignende vilkår
- særligt trace, hvor letbanen kører i et reserveret areal i gaden
- delt trace, hvor letbanens trace er placeret i kørebanen og over pladser sammen med anden trafik.

Det bør af lovforslagets bemærkninger fremgå, at letbaner altid er omfattet af lov om jernbane, og i særlige tilfælde også kan være omfattet af færdselsloven.

## 4. Kapitel 13 – Undersøgelse af jernbaneulykker

Det fremgår ikke tydeligt, hvilke regler der gælder i tilfælde af et letbanekøretøj havarerer eller påkører en bil i fx et vejkryds, dvs. hvor der er delt tracé. Skal det være Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane, der skal undersøge disse ulykker og hændelser?

Denne situation bør være klart beskrevet, så der ikke opstår u hensigtsmæssige og unødigt tidskrævende situationer.

I bemærkningerne til § 82 fremgår at Havarikommissionen undersøger alvorlige ulykker på jernbaneområdet. Det bør præciseres hvor "jernbaneområdet" ophører i relation til Havarikommissionen og dennes kompetencer i forhold til ulykker, som involverer letbaner.

Med venlig hilsen

Marianne Dauding,  
Aarhus Letbane I/S

Dato: 26. august 2014

Til: Transportministeriet



Danmarks  
Naturfredningsforening

Masnedøgade 20  
2100 København Ø  
Telefon: 39 17 40 00  
Mail: dn@dn.dk

## Hørings svar vedrørende forslag til Lov om jernbane

Danmarks Naturfredningsforening er blevet bekendt med at der pt. er et udkast til ny Lov om jernbane i høring med frist i dag.

DN har følgende bemærkninger til udkastet:

Som noget nyt er der indført en bestemmelse i § 28, stk. 2 om at der ikke kan rejses fredningssag efter naturbeskyttelsesloven for arealer, der i matriklen er registreret som jernbanearealer. Af bemærkningerne fremgår det at fredninger vil kunne forhindre en nødvendig udvikling og udbygning af jernbanen i Danmark.

DN mener:

Der bør ikke gennemføres en generel lempelse, således at der ikke kan rejses fredningssager efter naturbeskyttelsesloven for arealer, der er registreret som jernbanearealer. Mange af disse arealer har stor rekreativ, kulturhistorisk og/eller naturmæssig værdi, jf. fredningen af Dalgashave Have på Frederiksberg, og mange andre overflødige jernbanetraceer, som banemyndigheden endnu ikke har skilt sig af med. Da større jernbanearbejder forudsætter en anlægslov, og da anlægsloven giver mulighed for at tilsidesætte en konkret fredning, er det ikke korrekt, at fredning forhindrer udviklingen. DN finder derfor, at der fortsat skal kunne rejses fredningssager for jernbanearealer. Er arealet erhvervet med henblik på midlertidig besiddelse, da skal der som hidtil dog udbetales erstatning ved evt. fredning, jf. naturbeskyttelseslovens § 39 stk. 1.

Som noget nyt er der ligeledes indført en bestemmelse i § 28, stk. 4 om at matrikler, der er registreret som jernbanearealer, ikke kan indgå i naturbeskyttede områder, uden at den udpeg(n)de kommune hører infrastrukturforvalteren forud for udpegning.

DN mener:

Det er uklart, hvad der menes med "naturbeskyttede områder". Er det § 3 arealer, bygge- og beskyttelseslinje osv. Efter naturbeskyttelsesloven? Og er det også kulturarvsarealer, beskyttede diger mv., som er omfattet af museumsloven, som man ønsker undtaget fra den generelle beskyttelse? Dette bør forklares nærmere. I bemærkningerne argumenteres der med, at det er hensigtsmæssigt med denne lempelse da det vil lette sagsbehandlingen hos kommunerne og infrastrukturforvalteren. Der argumenteres endvidere med at det er vigtigt af hensyn til udviklingen af en moderne jernbane til gavn for almenvellet.

DN finder det problematisk, at man overvejer en generel lempelse, som medfører at jernbanearealer ikke kan indgå i naturbeskyttede områder uanset deres naturmæssige, rekreative eller kulturhistoriske værdi. Staten bør følge de regler, som alle andre skal følge, og DN finder det problematisk at Staten tager hensynet til almenvellets behov for en moderne jernbane til indtægt for egne interesser. Her må naturen som alment gode, på lige fod nyde godt af den generelle beskyttelse, som naturbeskyttelsesloven sikrer. Hertil kommer at der i den konkrete planlægning er masser af muligheder for at finde fleksible løsninger. Mange af disse gamle jernbaneområder har i øvrigt ingen aktuel værdi som jernbaneareal, men har over



en årrække udviklet rig natur. I lyset af statens indsats for at øge biodiversiteten og naturarealet i Danmark er det meget uheldigt, at der lægges op til en undtagelse af disse offentligt ejede arealer, uanset at det kan betyde en nedgang i handelsværdien af disse arealer.

Med venlig hilsen

Birgitte B. Ingrisch  
Fredningsleder  
61 69 18 22  
bbi@dn.dk

**Fra:** Tommy Frost <TFR@moviatrafik.dk>  
**Sendt:** 25. august 2014 08:56  
**Til:** trm@trm.dk  
**Cc:** lot@trm.dk; ts Info; Uffe Nielsen, UNI (uni@regioner.dk); Morten Brønnum Andersen; Mads Lund Larsen; Inge Banke  
**Emne:** Høring over forslag til lov om ændring af lov om jernbane

**Kategorier:** Jesper

Til Transportministeriet.

Movia har været i dialog med Danske Regioner om lovforslaget, samt indhentet kommentarer fra Lokalbanen A/S og Regionstog A/S.

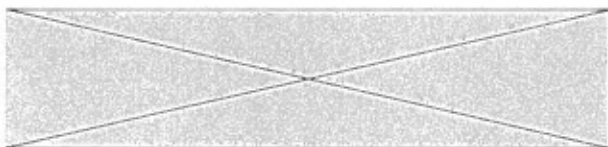
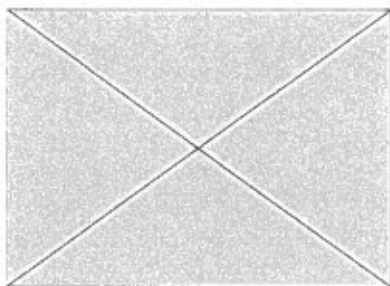
På denne baggrund henviser Movia således til det af Danske Regioner afgivne høringssvar.

Med venlig hilsen

**Tommy Frost**

Områdechef  
Rådgivning Nordsjælland, Trafik- & rådgivningscenter

Direkte: +45 36 13 16 00  
Mobil: +45 40 97 44 20  
E-mail: [TFR@moviatrafik.dk](mailto:TFR@moviatrafik.dk)



Transportministeriet

DANSKE  
REGIONER



22-08-2014

Sag nr. 14/127

Dokumentnr. 44202/14

Uffe Nielsen

Tel. 3529 8257

E-mail: Uni@regioner.dk

### Danske Regioners høringsvar - udkast til lovforslag om jernbane

Danske Regioner vil gerne kvittere for, at man med lovforslaget får sammenskrevet en række relativt fragmenterede love, og på den vis sikrer en mere overskuelig jernbanelovgivning.

Her følger en række kommentarer til udkastet til lovforslag, herunder en vurdering af forslagets økonomiske konsekvenser for regionerne i forhold til det udvidede totalbalanceprincip (DUT).

#### *Økonomiske konsekvenser*

Som udgangspunkt forventer Danske Regioner ikke nogen økonomiske konsekvenser af lovforslaget, men der er en række punkter, hvor det – afhængig af hvordan loven tolkes og håndhæves i praksis – evt. kan medføre merudgifter for regionerne. Derfor vil Danske Regioner gerne forbeholde sig ret til på et senere tidspunkt at rejse krav om compensation for merudgifter, såfremt loven på disse punkter mod forventning bliver tolket/håndhævet, så dette bliver aktuelt.

Disse forbehold gælder følgende punkter:

- Danske Regioner tolker forslagets §29 om infrastrukturens ensartethed som at det ikke indebærer nogen ændringer i forhold til den nuværende lovgivning.
- I de generelle bemærkninger bemærkes det ift. niveauoverkørsler at det "*...ikke umiddelbart [er] hensigten at ændre på de krav, der i dag fremgår direkte af loven, men der vil i forbindelse med udmøntningen af reglerne blive lavet en gennemgang af, om reglerne er tidssvarende, ligesom bemyndigelsen på længere sigt vil kunne anvendes til at fastsætte regler, der afspejler ændrede sikkerhedsbehov.*"

Dampfærgevej 22  
Postboks 2593  
2100 København Ø

T 35 29 81 00  
F 35 29 83 00  
E regioner@regioner.dk

- I §63 om niveauoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel samt bemærkningerne hertil forudsætter Danske Regioner at ansvaret for overkørsler svarer til nuværende praksis – og dvs. at privatbaner ikke påføres ansvar og udgifter ud over det nuværende niveau.

§106 omfatter desuden et betalingskrav ift. Jernbanenævnet, som vurderes at ville omfatte privatbanestrækningen Hjørring-Hirtshals, i kraft af dennes status som TEN-strækning. Danske Regioner vurderer dog, at merudgifter som følge heraf isoleret set vil være under bagatelgrænsen for DUT-kompensation.

#### *Øvrige bemærkninger*

Det er i §2 stk. 5 anført at privatbanerne ikke er omfattet af kapitel 3, men at Transportministeren kan fastsætte regler om i hvilket omfang kapitel 3 skal gælde for privatbanerne. Det kunne imidlertid tydeliggøres i bemærkningerne til §5 at offentlig servicetrafik ikke er omfattet af bestemmelserne i denne paragraf.

Regionerne og de regionalt finansierede privatbaner arbejder lige nu sammen med blandt andet Transportministeriet på at udrede eller implementere samdriftsprojekter, ligesom der tidligere har været tilfælde af samdrift. Danske Regioner forudsætter, at lovforslaget i sammenhæng med den netop ændrede Lov om Trafikselskaber skal tolkes som en videreførelse af det grundlag for samdrift, som den nuværende lovgivning giver mulighed for. Det er vigtigt at mulighederne for at implementere fornuftige samdriftsprojekter mellem de regionale privatbaner og staten ikke forværres.

I §30 om ekspropriation er privatbanerne efter Danske Regioner ikke omfattet, som stk. 3 i øjeblikket er formuleret. Dette skyldes, at det alene er privatbanestrækningerne, der er oprettet ved lov, men ikke privatbaneselskaberne, der udfører trafik eller ejer infrastrukturen. Det bør sikres, at privatbaneselskaberne er omfattet af §30, evt. via en særskilt bemærkning herom i bemærkningerne til loven. Samme bemærkning gælder §39.

I §101 om fastsættelse af regler om pligt for jernbanevirksomheder til at indberette visse data til planlægnings- og analyseformål er det Danske Regions klare opfattelse at denne bestemmelse bør gøres obligatorisk (en "skal"-ting og ikke en "kan"-ting). Dette vil sikre at jernbanevirksomheder sidestilles med trafikelskaberne, der skal indberette data for busser, lokalbaner og handicapkørsel. I øjeblikket er det vanskeligt at sammenligne data på tværs af den samlede kollektive trafik, da staten p.t. ikke offentliggør da-

ta for den togtrafik som staten køber i samme detaljeringsgrad som det trafikskaberne indberetter til Trafikstyrelsen. Der bør være krav om åbenhed i al den trafik, som samfundet køber som offentlig servicetrafik.

Side 3

I §112 om Jernbanenævnets årsberetning nævnes det at denne årsberetning ikke indsendes til ERA (det europæiske jernbaneagentur). Det bør overvejes om dette kan gøres ligesom andre årsberetninger, nævnt andre steder i lovforslaget.

Med venlig hilsen

Uffe Nielsen

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Fremsendes elektronisk til Transportministeriet på [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med kopi til [lot@trm.dk](mailto:lot@trm.dk) samt [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)

22. august 2014

**Friluftsrådets høringsvar vedrørende udkast til forslag til lov om jernbane J. nr. 010-4523.**

Friluftsrådet har modtaget ovennævnte forslag i høring, og har en kraftig anbefaling til, at der i loven skabes mulighed for, at der kan etableres rekreative stier i forbindelse med anlægsarbejde for jernbanelinjer. Dette vil bidrage til at skabe gode lokale forhold, i forhold til friluftsliv, sundhed og trafikssikkerhed. Hermed kan den lokale opbakning til anlægsarbejdet styrkes, og der kan skabes synergi i forhold til nationale og kommunale målsætninger.

Friluftsrådet har haft positive erfaringer med, at der etableres rekreative stier langs jernbanelinjer, ved at fastholde midlertidige arbejdsveje. Processen rummer dog mange barrierer. Ved at indskrive, i forslag til lov om jernbane, at midlertidige arbejdsveje kan fastholdes som permanente stier, kan man sikre en tidlig stillingtagen til det rekreative potentiale, og således mindske ressourceforbrug.

Ved at omdanne midlertidige arbejdsveje til permanente rekreative stier fås:

- Reducering af udgifter, idet reetablering efter arbejdsveje undgås.
- Rekreative muligheder i landskabet.
- Sikker cykelveje uden farlige kryds og biler med høj hastighed.
- Sundhedstilbud til borgerne.
- Nye adgangsveje til det åbne land.

Friluftsrådet ønsker derfor, at det af loven fremgår, at der ved ekspropriation kan gives tilladelse til at midlertidige arbejdsveje etableres som permanente rekreative banestier.

Med venlig hilsen



Maria Kock-Jensen  
Politisk konsulent  
Friluftsrådet

## TRM Louise Thomsen

---

**Fra:** Betina Johansen <bjo@abtm.dk>  
**Sendt:** 21. august 2014 10:41  
**Til:** Mail TRM; info@trafikstyrelsen.dk; TRM Louise Thomsen  
**Emne:** Forslag til ny Lov om Jernbaner

**Kategorier:** Høring

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har modtaget høringsbrev med forslag til ændring af lov om jernbaner.

Det fremgår af lovudkastet, at Jernbaneklagenævnet skal behandle klager over passagerrettigheder (kapitel 18 ), men i bemærkningerne til § 115 er det præciseret, at Ankenævnet for Bus tog og Metro behandler de sager, som efter forordningen har et civilretligt indhold, og Jernbanenævnet behandler sager, som falder uden for ankenævnets kompetence.

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro har på den baggrund ingen bemærkninger til lovforslaget, under forudsætning af, at det med lovændringen ikke er hensigten, at ankenævnets fremtidige virke skal ændres.

På ankenævnets vegne

Med venlig hilsen

**Betina Johansen**

Chefkonsulent, cand.jur.

**Sekretariatet for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro**

Gammel Køge Landevej 3,  
2500 Valby

tlf. 36 13 18 91 onsdag-fredag kl. 9.30-11.30

**Ankenævnet**   
for Bus, Tog og Metro 



**Fra:** Claus Møller Olsen <cmo@danskenergi.dk>  
**Sendt:** 20. august 2014 15:36  
**Til:** trm@trm.dk  
**Cc:** ts Info; lot@trm.dk  
**Emne:** Høring af udkast til ny jernbanelov.

Transportministeriet  
Center for Kollektiv Trafik  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

Sendt til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)

Kopi til [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk) og [lot@trm.dk](mailto:lot@trm.dk).

Att. Louise Thomsen

Dansk Energi takker for muligheden for at fremkomme med bemærkninger til udkast til ny jernbanelov.

Ad uhindret adgang til jernbanecarealer for vedkommende personer.

Dansk Energi har tidligere på året være i dialog med Banedanmark omkring netvirksomhedernes uhindrede adgang til elmålere og elanlæg tilhørende netvirksomheden placeret på jernbanecarealer (infrastrukturarealer), hvor lovlig færden forudsætter gennemførelse af sikkerhedskursus og iagttagelse af foreskrevne sikkerhedsprocedurer. Dialogen har været ført

med projektleder Preben Christophersen, Teknisk Drift.

Det følger således af netvirksomhedernes leveringsbestemmelser, også kaldet Nethenyttesaftalen, at "Netvirksomheden skal mod legitimation gives uhindret adgang til måleudstyr på forbrugsstedet for nødvendige eftersyn, afprøvning, aflæsning og afbrydelse. Ekstraordinære omkostninger i forbindelse med at opnå denne adgang påhviler netkunden." (4.1).

Endvidere følger det af Dansk Energis Fællesregulativ, at "Målere skal placeres, så der for netselskabet er uhindret adgang til kontrol, aflæsning og udskiftning." (14.2). For så vidt angår uhindret adgang er dette defineret som "Adgang uden forudgående aftale."

Banedanmark var i første omgang af den opfattelse, at netvirksomhederne selv skulle bекoste deres medarbejders gennemførelse af det sikkerhedskursus, som Banedanmark udbyder, men har siden ændret holdning hertil, således at netvirksomhederne nu kan sende relevant personale på kurset "Pas på på banen" uden beregning.

Trods den mindelige løsning ser Dansk Energi gerne, at spørgsmålet om adgang for *vedkommende personer*, som forudsætter overholdelse af særlige sikkerhedsprotokoller, reguleres i loven således, at det positivt fastslås, at det er jernbanevirksomheden og/eller infrastrukturforvalteren, der skal bекoste gennemførelsen af relevant uddannelse. Med vedkommende personer sigtes ikke blot til netvirksomheders tekniske personale, men en bredere personkreds, som det må forventes kan få behov for at få adgang til de nævnte arealer, og som derfor vil skulle færdes på områder, hvor det forudsættes, at sikkerheden er i højsædet. Det vil derfor efter Dansk Energis opfattelse være formålstjenstligt at definere begrebet "vedkommende personer" på en måde, som tillader relevante personer at gennemføre passende kurser uden beregning og dermed opnå den uhindrede adgang i relevante øjemed.

#### Ad fremføring af kabler mv. i jernbanearealer.

Dansk Energis medlemmer oplever fra tid til anden, at udrulning af eldistributionsnettet støder på forhindringer, når forsyningskabler ønskes fremført i arealer, hvor der er etableret infrastruktur til den skinnebårne trafik, dvs. under skinnerne, typisk i form af såkaldt styret underboring. Således fører Banedansmarks relativt langsommelige sagsbehandling ofte til

regulær indstilling af arbejderne på mere eller mindre ubestemt tid, hvilket selvsagt er stærkt fordyrende for netvirksomhederne, - hvilket i sidste ende betyder stigende elpriser.

Netvirksomhederne driver bevillingspligtig (monopol-) virksomhed i deres respektive forsyningsområder, jf. elforsyningslovens § 20, og har som led heri til opgave at sikre en tilstrækkelig og effektiv transport af elektricitet med tilhørende ydelser, herunder

- ✓ vedligeholde, om- og udbygge forsyningsnettet i forsyningsområdet i fornødent omfang,
- ✓ tilslutte leverandører og købere af elektricitet til det kollektive elforsyningsnet,
- ✓ stille fornøden transportkapacitet til rådighed og give adgang til transport af elektricitet i elforsyningsnettet og
- ✓ måle levering og aftag af elektricitet i nettet.

Bevillingspligten har nær sammenhæng med elforsyningslovens overordnede formål, som er "at sikre, at landets elforsyning tilrettelægges og gennemføres i overensstemmelse med hensynet til forsyningsikkerhed, samfundsøkonomi, miljø og forbrugerbeskyttelse. Loven skal inden for denne målsætning sikre forbrugerne adgang til billig elektricitet [...]", jf. § 1, stk. 1.

Af stærkstrømslovens § 20 følger desuden, at "Ved **fremføring af ledninger** til transmission eller distribution af elektricitet over, **under** eller langs med vej- eller **jernbanearealer** skal vedkommende vej- eller jernbanemyndighed eller vej- eller jernbanebestyrelse underrettes senest 4 uger inden arbejdets begyndelse. Reglerne i lov om offentlige veje finder iøvrigt anvendelse." Denne bestemmelse synes implicit at indikere, at netvirksomheden uden videre skulle være berettiget til at føre kabler under jernbanearealer - med blot fire ugers varsel, - men giver dog ikke nogen nævneværdige bidrag til løsning af den pågældende udfordring.

Af hensyn til netvirksomhedernes målopfyldelse og formålet med elforsyningsloven, ser Dansk Energi det derfor som formålstjenstligt, såfremt jernbaneloven - enten direkte eller gennem bemyndigelse til ministeren - udstikker regler og retningslinjer for en mere effektiv, imødekommende og forhåbentlig procesbesparende sagsbehandling til fremtidssikring af den fortsatte udvikling af forsyningsnettene i Danmark, og at jernbaneloven derved kan være med til at sikre den videre udbygning af det danske elforsyningsnet.

*Specifikt for så vidt angår fibernet.*

Flere energiselskaber har de seneste år oplevet urimelige lange svartider i forhold til godkendelse af ansøgninger om fibernetfremføring (underboring af tomrør) under Banedanmarks infrastruktur. Den ofte lange sagsbehandlingstid har medført, at både virksomheder og borgere har måttet ventet i lang tid på at blive tilsluttet fibernet. Planlagte udbygninger og indgåede aftaler har været indstillet. Det påfører ikke kun de såkaldte fibernetselskaber unødige omkostninger, men rammer også lokalsamfundet negativt på bosætning og erhvervs muligheder. Således er det dokumenteret, at flere og flere danskere, der overvejer flytning, i vidt omfang bevidst fravælger kommuner med ringe fibernetudrulning til fordel for kommuner, der er "up and running".

Dansk Energi er dog bekendt med, at Banedanmark i foråret 2014 har ændret arbejdsgange og har taget initiativ til en standardisering af ansøgnings- og godkendelsesprocedurer for fiberfremføring under Banedanmarks infrastruktur, herunder standardskabeloner for systemdefinition hhv. signifikansvurdering, således at ressourceforbrug og sagsbehandlingstid skulle være nedbragt til et mere acceptabelt niveau.

Da der således for nuværende er fundet en efter det oplyste acceptabel løsning parterne imellem, er der næppe behov for direkte regulering i loven, men det bør overvejes, jf. det ovenfor anførte, om der skal indføres en bemyndigelse til ministeren for det tilfælde, at der bliver behov for yderligere regulering på området på et senere tidspunkt.

Med venlig hilsen

Claus Møller Olesen  
Konsulent, Advokat  
+45 35 300 414

Dansk Energi  
Rosenørns Alle 9  
1970 Frederiksberg C  
+45 35 300 400

---

**Fordi energisektorens rammer betyder noget:**

Kom til "**Smart energi - smart regulering**" den 4. september i København.

**Fra:** Claus Pedersen <cp@regionstog.dk>  
**Sendt:** 20. august 2014 12:34  
**Til:** trm@trm.dk; ts Info; lot@trm.dk  
**Cc:** Niels Møller; Jens Arne Jensen  
**Emne:** Bemærkninger til forslag til Lov om ændring af lov om jernbane

### **Regionstogs bemærkninger til forslag til Lov om ændring af lov om jernbane**

Bemærkningerne retter sig primært til lovforslagets forslag til ændringer og sammenhæng med den eksisterende lovekendtgørelse nr. 1249 af 11/11 2010 med tilhørende ændringer i lov af 613 af 18/6 2012, der drejer sig om niveauoverkørsler/ krydsende trafik.

#### **Generelt**

Der er i lov om jernbane og overkørselsbekendtgørelsen nr. 115 af 31 januar 2014 - efter vor opfattelse - indført et begreb der kaldes "overkørsler åbne for almindelig færdsel".

En definition af hvad almindelig færdsel er, kunne være formålstjenlig ? (Modsætningen til almindelig færdsel er "ikke almindelig" eller "ualmindelig")

I Vejdirektoratets forslag til regler fra 1993/96 om regler til sikring af overkørsler åbne for almindelig færdsel, blev det efter forespørgsel præciseret, at dette i praksis omfattede næsten alle overkørsler i niveau, undtagen driftsoverkørsler på marker, hvor der ingen markvej er på nogen af overkørsels sider. Dvs. også private overkørsler for private veje og private fællesveje såvel i skove som i det åbne landskab. Den udlægning af princippet for almindelig færdsel ses ikke at ligge til grund for begrebet i den nuværende og kommende lov om jernbane.

En præcisering af begrebet "åbne for almindelig færdsel" og det modsatte er således påkrævet.

I den nuværende lov om jernbane er angivet at "private" overkørsler og overgange skal være forsynet med led o.l. ved hastigheder over 75 km/t. Denne bestemmelse er videreført fra lov om DSB dvs. det er en gammel bestemmelse. Forvaltningen af denne bestemmelse har normalt udmøntet sig i at overgange har været forsynet med sluse/ forskudte led og "private" overkørsler med led eller anden lukkeindretning.

Derimod har der ikke på alle 100 km/t- baner været led på adgangsveje til gårde/huse, hvor banen skulle passeres undervejs. Disse overkørsler er åbenbart ikke betragtet som privat overkørsel til trods for at vejadgangen i mange tilfælde juridisk, har været en privat vej eller hvis der har været flere brugere af en privat fællesvej.

I det aktuelle lovforslag synes det derfor relevant at samle alle bestemmelser om overkørsler i et kapitel i stedet for som i forslaget i tre paragraffer i to kapitler.

#### **Ad paragraf 49**

Den nuværende bestemmelse med at trække dyr over banen, samt at særligt langsomt kørende transportere skal aftales med infrastrukturforvalteren, forvaltes i dag af Regionstog som gældende for alle overkørsler. Bestemmelsen bør bibeholdes og det bør sikres i lovttekstens udformning, at den opfattes af læseren som værende gældende for alle overkørsler. Der foregår i dag specialtransporter samt andre transportere på offentlig vej, som er særligt langsomme og selvom politi normalt underretter infrastrukturforvalteren skal det fremgå af lovtteksten. Tilsvarende gælder for trækken af større dyreflokke på offentlige mindre veje som jo også fortsat finder sted og krydser overkørsler forsynet med blinklys anlæg eller bomanlæg.

Bestemmelsen om at uvedkommende ikke må benytte private overkørsler, er i teksten angivet som overkørsler der ikke er åbne for almindelig færdsel. Vi opfatter det som en præcisering af ekspropriationsprotokollens bestemmelser for den enkelte, hvem der har en eksproprieret ret til at passere banen. Bestemmelsen er delvis udvandet med diverse love, der giver offentligheden ret til at færdes i private skove og på stier og veje i det åbne landskab.

#### **Ad paragraf 63**

Den nuværende praksis i forhold til at det er vejmyndigheden der har ansvaret ind til overkørselskonstruktionen ønskes bibeholdt. Såfremt det sidste stykke vej op til skinnen består af asfalt, vil det i praksis alligevel være infrastrukturforvalteren der vedligeholder dette i henhold til skadevolderprincippet.

#### **Ad paragraf 64**

Her skal det sikres at kravet til eventuelle ekstra sikkerhedsforanstaltninger, ud over krydsmærker i usikrede overkørsler for hastigheder over 75 km/t, bliver beskrevet/udmøntet i en bekendtgørelse/cirkulære inden lovens vedtagelse.

Med venlig hilsen

HR- og sikkerhedschef

Claus Pedersen

Mobil +45 27271714

Email: [cp@regionstog.dk](mailto:cp@regionstog.dk) – [www.regionstog.dk](http://www.regionstog.dk)



---

Denne mail er blevet scannet af <http://www.comendo.com> og indeholder ikke virus!

---



Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Att.: Kontorchef Thomas Jørgensen

19. august 2014

## Høring om forslag til lov om ændring af lov om jernbane – Høringssvar fra Aalborg Kommune

Anlæg, BLF

By- og Landskabsforvaltningen  
Stigsborg Brygge 5  
9400 Nørresundby

Init.: MFI  
EAN nr.: 5798003743059

Aalborg Kommune fremsender hermed høringssvar til Forslag til lov om ændring af lov om jernbane.

Aalborg Kommune bifalder indarbejdelsen af letbaner i Lov om jernbane.

Hertil kommer en række specifikke kommentarer indarbejdet nedenstående:

§28, stk. 4: Matrikler, der er registreret som jernbanearealer, kan ikke indgå i naturbeskyttede områder, uden den udpegende kommune hører infrastrukturforvalteren forud for udpegning.

Baggrunden for bestemmelsen er, at den oprindelige udpegning oftest vil være sket uden hensyntagen til matrikelgrænser, uden at dette kommer til infrastrukturforvalters kendskab.

Aalborg Kommune skal hertil bemærke, at Naturbeskyttelseslovens udpegning af beskyttede naturtyper (§ 3-arealer) sker på baggrund af arealets aktuelle naturtilstand sammenholdt med arealets driftshistorie, og afgrænses som økologiske funktionelle enheder og altså ikke nødvendigvis ud fra matrikulære forhold. Denne regel/praksis i medfør af Naturbeskyttelseslovens nugældende bestemmelser, kan en høring ikke ændre - også selvom det evt. fremgår/påpeges af infrastrukturforvalterens høringssvar, at en given afgrænsning måtte være uhensigtsmæssig ud fra et hensyn til jernbanedriften.

Længere inde i bemærkningerne til lovforslaget står det yderligere at læse, at Banedanmark ofte oplever, at de først bliver opmærksomme på en registrering af f.eks. banegrøfter, dæmingsdele o.l. i forbindelse med granskning af detailplaner, som dog ikke i alle tilfælde kommer til deres kendskab.

Aalborg Kommune skal hertil bemærke, at der her er tale om en generel problemstilling i forhold til Naturbeskyttelseslovens bestemmelser, idet enhver lodsejer selv har pligt til at være opmærksom på sine arealers naturbeskyttelsestilstand/§ 3-status – og i videre forstand er enhver lodsejer forpligtiget til at undersøge restriktioner på sin ejendom inden evt. projekter. Desuden kan enhver selv søge information i Miljøportalen om sine arealernes § 3-status. Med den nugældende naturbeskyttelseslov, synes der således ikke at være et velbegrundet behov for at tildele Banedanmark særstilling. Tildeling af en sådan særstilling til Banedanmark, må

**Aalborg  
Kommune**



forventes at medføre unødigt mere administration og tovtrækkeri, uden at det medfører ændringer i arealernes § 3 status, der defineres ud fra Naturbeskyttelseslovens bestemmelser.

Det anføres yderligere, at det er hensigten med høringen af infrastrukturforvalter, at hensigtsmæssigheden af planer om naturbeskyttelse vurderes overfor konsekvenser for jernbanearealer til brug for udvikling af en moderne jernbane til gavn for almenvellet.

Aalborg Kommune skal hertil bemærke, at dette forhold er der allerede taget stilling til i naturbeskyttelsesloven, da naturbeskyttelsesloven allerede giver mulighed for at dispensere fra § 3, til projekter af overordnet samfundsmæssig betydning – (herunder jernbaner, motorveje mv.), dog mod krav om udlægning af erstatningsarealer eller andre former for passende kompenserende foranstaltninger. Naturbeskyttelseslovens nugældende bestemmelser er således udtryk for en generel samfundsinteresse i at fastholde samfundets natur – dog uden at forhindre projekter af overordnet samfundsmæssig betydning.

§34, stk. 2: Kommunen skal indberette til transportministeren, inden der meddeles tilladelse til byggeri på arealer, der ikke er pålagt byggelinjer, og som berøres af anlægget. Hvis transportministeren ikke inden for 2 måneder efter at have modtaget sådan indberetning nedlægger forbud i henhold til stk. 1, kan byggetilladelse meddeles.

Aalborg Kommune skal hertil bemærke: Hvordan skal kommunen få viden om et konkret anlægs udstrækning og placering og dermed betydningen for et ansøgt byggeri, hvis anlægget ikke er offentliggjort i de databaser, hvor bygningsmyndigheden laver en konfliktsøgning i forbindelse med sagsbehandlingen?

§104, stk. 4: Bybaner betaler et årligt grundbeløb på 50.900 kr. pr. sikkerhedscertifikat og sikkerhedsgodkendelse samt en årlig aktivitetsafgift på 0,0445 kr. pr. kørt togkilometer og pr. kørt togkilometer kørt på den pågældendes infrastruktur.

Aalborg Kommune skal hertil bemærke, at udgifter til Trafikstyrelsens tilsyn, bør afregnes efter medgået tid. Til gengæld bør en letbane ikke betale for at køre på eget anlæg – jf. aktivitetsafgiften pr. kørt togkilometer og pr. kørt togkilometer.

Eventuelle spørgsmål kan rettes til undertegnede.

Venlig hilsen

Martin Fischer  
Afdelingsleder

9931 2320  
martin.fischer@aalborg.dk

**Fra:** Britt Rasmussen <bra@danskbyggeri.dk>  
**Sendt:** 11. august 2014 10:56  
**Til:** trm@trm.dk  
**Cc:** ts Info; lot@trm.dk  
**Emne:** VS: Høring af udkast til lovforslag om jernbane

### Høring af udkast til lovforslag om jernbane

Idet vi takker for høringsmuligheden kan vi meddele, at Dansk Byggeri støtter revisionen af loven om jernbane.

Venlig hilsen  
**Britt Rasmussen**  
Sekretær  
Tlf. direkte: 72 16 02 34



Vi samler byggeri, anlæg og industri

Nørre Voldgade 106 · 1358 København K  
[www.danskbyggeri.dk](http://www.danskbyggeri.dk) · [Abonner på nyheder](#)



Vår beteckning  
TSJ 2014-3024Er beteckning  
2010-4523Datum  
2014-07-11Ert datum  
9. juli 2014

Kopia till

lot@trm.dk

info@trafikstyrelsen.dk

Transportministeriet  
Fredriksholms Kanal 27 F  
1220 København K  
Danmark  
trm@trm.dk

## Forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Transportstyrelsen har givits tillfälle att yttra sig över rubricerade dokument.  
Vi tackar för denna möjlighet och har tagit del av förslaget.

Transportstyrelsen har inga synpunkter på förslaget.

Med vänlig hälsning



Petra Wermström  
Stf. Avdelningsdirektör

## TRM Louise Thomsen

---

**Fra:** Dansk Arbejdsgiverforening <DA@da.dk>  
**Sendt:** 9. juli 2014 14:53  
**Til:** TRM Louise Thomsen  
**Emne:** SV: Høring af udkast til lovforslag om jernbane

**Kategorier:** Høring

Kære Louise Thomsen

Under henvisning til det til DA fremsendte høringsbrev af d.d. vedrørende ovennævnte skal vi oplyse, at sagen falder uden for DA's virkefelt, og at vi under henvisning hertil ikke ønsker at afgive bemærkninger.

Med venlig hilsen

Camilla L. Kramme  
Administrativ koordinator

---

**Fra:** TRM Louise Thomsen [<mailto:lot@TRM.dk>]

**Sendt:** 9. juli 2014 13:49

**Til:** 'Advokatsamfundet:'; 'Alstom:'; 'Ankenævnet for Bus, Tog og Metro; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; 'Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik:'; 'Arriva Skandinavien A/S:'; Arriva (inkl. Vestbanen); 'Atkins Danmark A/S:'; 'Balfour Beatty Rail Danmark A/S:'; 'Banedanmark Direktion:'; 'Bombardier Transportation:'; 'Brancheforeningen Danske Advokater:'; 'Bravida Danmark A/S:'; 'CFL cargo Danmark ApS:'; 'CONPAO Consulting:'; 'Contec Rail ApS:'; 'COWI:'; 'Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Cyklist Forbund; 'Dansk Energi:'; 'Dansk Energinet:'; 'Dansk Erhverv: Høringssager:'; 'Dansk Erhvervsfremme:'; 'Dansk Handicap forbund:'; Danske Handicaporganisationer; DI – Transport; 'Dansk Jernbaneforbund:'; Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik; 'Dansk Ledningsejerforum:'; Dansk Transport og Logistik; 'Danske Havne:'; Danske Regioner; 'Danske Speditører:'; 'DB Schenker Rail Scandinavia A/S:'; 'DB Schenker Rail Scandinavia A/S (Sikkerhed):'; 'Det Centrale Handicapråd:'; DI – Transport; DSB; 'Energinet.dk:'; 'Frie Jernbaneingenører ApS:'; 'Fælles Fagligt Forbund (3F); Friluftsrådet; 'Forbrugerrådet:'; 'Havarikommissionen:'; 'Hector Rail AB:'; HK Trafik og jernbane; 'Hove Rail Consult:'; 'Hovedstadens Lokalbaner A/S:'; Håndværksrådet; 'Interfleet Technology ApS:'; 'Jernbanenævnet:'; Kommunernes Landsforening; 'post@kommissarius.dk'; 'Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne'; 'Kystdirektoratet:'; Landdistrikternes Fællesråd; DA/LO-Udviklingsfonden; 'Leonhard Weiss Danmark A/S:'; 'Lloyds Lokalbanen A/S:'; 'Malus ApS:'; Metroselskabet I/S; Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen); 'Midttrafik:'; Movia; 'NEG Niebüll GmbH:'; 'NIRAS:'; NOAH Trafik; 'NOB:'; 'Nordjyskejernbaner A/S:'; 'OEM Consult:'; 'Odense Kommune:'; 'Per Aarsleff A/S:'; 'Post Danmark A/S:'; 'PP Consult:'; 'Railcare Danmark:'; 'Railcare Sverige:'; 'Railpartner:'; 'Rambøll:'; 'Regionstog A/S:'; 'Rigsrevisionen:'; 'Ring 3 Letbane I/S:'; 'Rådet for Bæredygtig Trafik:'; 'Samferdselsdepartementet, NO:'; 'Scanscreen:'; 'Siemens A/S:'; 'SJ AB:'; 'Spitzke Scandinavia A/S:'; 'Strukton Rail Danmark:'; 'Sund & Bælt, Sund & Bælt Holding A/S:'; 'Sydtrafik:'; 'Teknologisk Institut:'; Trafikforbundet; Trafikselskaberne i Danmark; 'Trafikstyrelsen:'; DI – Transport; 'Transportstyrelsen, SE:'; 'TX Logistik AG:'; 'TÜV Rheinland Intertraffic, DK:'; 'TÜV SÜD, Denmark:'; 'Vejdirektoratet:'; 'Udviklingselskabet By og Havn I/S:'; 'Øresundsbro Konsortiet:'; 'Aalborg Kommune:'; 'Århus Letbane I/S:'; 'Blivstrød Banen:'; Dansk Jernbane Klub; Danske Veterantogsoperatørers Fælles repræsentation DVF; 'Djursland for fuld Damp:'; DSB Museumstog, Danmarks Jernbanemuseum; 'Haderslev- Vojens banen:'; 'Hedelands Veteranbane:'; 'Hjerl Hedes Frilandsmuseum:'; 'Limfjordsbanen.dk:'; 'Mariager-Handest Veteranjernbane:'; 'Museumsbanen Maribo-Bandholm:'; 'MY Veterantog:'; 'Nordisk Jernbaneklub:'; 'info@veterantoget.dk'; 'Omstigningsklubben:'; 'Projekt Amts banen på Als E- kleinbahn:'; 'Projekt Lille Vildmose banen:'; 'Projekt Mønsted Kalkgruber:'; 'Spurvejsemuseet Skjoldenæsholm:'; 'Struer Jernbane Klub:'; 'Syd Fyenske Veteranjernbane:'; 'Vestsjællands Veterantog:'; 'Veteranbanen Bryrup - Vrads VBV:'; 'Veterantog Vest:'; 'Østsjællandske Jernbaneklub:'

**Emne:** Høring af udkast til lovforslag om jernbane

Hermed sender Transportministeriet forslag til lov om jernbane i offentlig høring.

Vedhæftet er høringsbrev, høringsliste og lovforslag.

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkastet til lovforslag senest den 20. august 2014. Bemærkninger sendes til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med kopi til [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk) og [lot@trm.dk](mailto:lot@trm.dk).

Venlig hilsen

**Louise Thomsen**  
Fuldmægtig

**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Center for Kollektiv Trafik  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Hoved nr. +45 41 71 27 00  
Direkte nr. +45 41 14 77 96  
[lot@trm.dk](mailto:lot@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

---

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

---

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27 F

1220 København K

[trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) + [lot@trm.dk](mailto:lot@trm.dk) + [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk)

KRONPRINSESSEGADE 28  
1306 KØBENHAVN K  
TLF. 33 96 97 98  
FAX 33 36 97 50

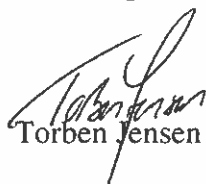
DATO: 7. august 2014  
SAGSNR.: 2014 - 2121  
ID NR.: 304040

### Høring - over udkast til lovforslag om jernbane

Ved e-mail af 09-07-2014 har Transportministeriet anmodet om Advokatrådets bemærkninger til ovennævnte udkast.

Advokatrådet har ikke bemærkninger til det fremsendte høringsmateriale.

Med venlig hilsen

  
Torben Jensen

## TRM Louise Thomsen

---

**Fra:** Lars Magnus Christensen <christensen@hvr.dk>  
**Sendt:** 14. august 2014 15:03  
**Til:** Mail TRM  
**Cc:** info@trafikstyrelsen.dk; TRM Louise Thomsen; Mette Handest  
**Emne:** SV: Høring af udkast til lovforslag om jernbane

**Kategorier:** Høring

Håndværksrådet takker for høringsmaterialet og har ikke nogen bemærkninger hertil.

Vh. Lars Magnus



**Lars Magnus Christensen**  
Chefkonsulent

tlf. +45 32 63 03 07  
mobil +45 41 27 28 38  
e-mail [christensen@hvr.dk](mailto:christensen@hvr.dk)

---

HÅNDVÆRKSRADET, Islands Brygge 26, 2300 Kbh. S, tlf. 33 93 20 00, fax 33 32 01 74, [hvr.dk](http://hvr.dk)

---

Vi kæmper for små og mellemstore virksomheder. Læs vores nyheder [her](#)

---

**Fra:** TRM Louise Thomsen [<mailto:lot@TRM.dk>]

**Sendt:** 9. juli 2014 13:49

**Til:** 'Advokatsamfundet:'; 'Alstom:'; Ankenævnet for Bus, Tog og Metro; Arbejderbevægelsens Erhvervsråd; 'Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik:'; 'Arriva Skandinavien A/S:'; Arriva (inkl. Vestbanen); 'Atkins Danmark A/S:'; 'Balfour Beatty Rail Danmark A/S:'; 'Banedanmark Direktion:'; 'Bombardier Transportation:'; 'Brancheforeningen Danske Advokater:'; 'Bravida Danmark A/S:'; 'CFL cargo Danmark ApS:'; 'CONPAO Consulting:'; 'Contec Rail ApS:'; 'COWI:'; Danmarks Naturfredningsforening; Dansk Arbejdsgiverforening; Dansk Byggeri; Dansk Cyklist Forbund; 'Dansk Energi:'; 'Dansk Energinet:'; 'Dansk Erhverv Høringssager:'; 'Dansk Erhvervsfremme:'; 'Dansk Handicap forbund:'; Danske Handicaporganisationer; DI – Transport; 'Dansk Jernbaneforbund:'; Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik; 'Dansk Ledningsejerforum:'; Dansk Transport og Logistik; 'Danske Havne:'; Danske Regioner; 'Danske Speditører:'; 'DB Schenker Rail Scandinavia A/S:'; 'DB Schenker Rail Scandinavia A/S (Sikkerhed):'; 'Det Centrale Handicapråd:'; DI – Transport; DSB; 'Energinet.dk:'; 'Frie Jernbaneingenører ApS:'; Fælles Fagligt Forbund (3F); Friluftsrådet; 'Forbrugerrådet:'; 'Havarikommissionen:'; 'Hector Rail AB:'; HK Trafik og jernbane; 'Hove Rail Consult:'; 'Hovedstadens Lokalbaner A/S:'; HVR Håndværksrådet; 'Interfleet Technology ApS:'; 'Jernbanenævnet:'; Kommunernes Landsforening; 'post@kommissarius.dk:'; 'Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne:'; 'Kystdirektoratet:'; Landdistrikternes Fællesråd; 'Landsorganisationen i Danmark:'; 'Leonhard Weiss Danmark A/S:'; 'Lloyds Lokalbaner A/S:'; 'Malus ApS:'; Metroselskabet I/S; Midtjyske Jernbaner (Lemvig- og Odderbanen); 'Midttrafik:'; Movia; 'NEG Niebuß GmbH:'; 'NIRAS:'; NOAH Trafik; 'NOB:'; 'Nordjyskejernbaner A/S:'; 'OEM Consult:'; 'Odense Kommune:'; 'Per Aarsleff A/S:'; 'Post Danmark A/S:'; 'PP Consult:'; 'Railcare Danmark:'; 'Railcare Sverige:'; 'Railpartner:'; 'Rambøll:'; 'Regionstog A/S:'; 'Rigsrevisionen:'; 'Ring 3 Letbane I/S:'; 'Rådet for Bæredygtig Trafik:'; 'Samferdselsdepartementet, NO:'; 'Scanscreen:'; 'Siemens A/S:'; 'SJ AB:'; 'Spitzke Scandinavia A/S:'; 'Strukton Rail Danmark:'; 'Sund & Bælt, Sund & Bælt Holding A/S:'; 'Sydtrafik:'; 'Teknologisk Institut:'; Trafikforbundet; Trafikselskaberne i Danmark; 'Trafikstyrelsen:'; DI – Transport; 'Transportstyrelsen, SE:'; 'TX Logistik AG:'; 'TÜV Rheinland Intertraffic, DK:'; 'TÜV SÜD, Denmark:'; 'Vejdirektoratet:'; 'Udviklingsselskabet By og Havn I/S:'; 'Øresundsbro Konsortiet:'; 'Aalborg Kommune:'; 'Århus Letbane I/S:'; 'Blavstrød Banen:'; Dansk Jernbane Klub; Danske Veteranogtogsoperatørers Fælles repræsentation DVF; 'Djursland for fuld Damp:'; DSB Museumstog, Danmarks Jernbanemuseum; 'Haderslev- Vojens banen:'; 'Hedelands Veteranbane:'; 'Hjerl Hedes Frilandsmuseum:'; 'Limfjordsbanen.dk:'; 'Mariager-Handest Veteranjernbane:'; 'Museumsbanen Maribo-Bandholm:'; 'MY Veteranog:'; 'Nordisk Jernbaneklub:'; 'info@veterantoget.dk:'; 'Omstigningsklubben:'; 'Projekt Amts banen på Als E- kleinbahn:'; 'Projekt Lille Vildmose banen:'; 'Projekt Mønsted Kalkgruber:'; 'Spurvejsemuseet Skjoldenæsholm:'; 'Struer Jernbane Klub:'; 'Syd Fyenske Veteranjernbane:'; 'Vestsjællands Veteranog:'; 'Veteranbanen Bryrup - Vrads VBV:'; 'Veterantog

Vest: 'Østsjællandske Jernbaneklub:'

**Emne:** Høring af udkast til lovforslag om jernbane

Hermed sender Transportministeriet forslag til lov om jernbane i offentlig høring.

Vedhæftet er høringsbrev, høringsliste og lovforslag.

Transportministeriet skal anmode om eventuelle bemærkninger til udkastet til lovforslag senest den 20. august 2014. Bemærkninger sendes til [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk) med kopi til [info@trafikstyrelsen.dk](mailto:info@trafikstyrelsen.dk) og [lot@trm.dk](mailto:lot@trm.dk)

Venlig hilsen

**Louise Thomsen**

Fuldmægtig

**Transportministeriet**  
Ministry of Transport  
Center for Kollektiv Trafik  
Frederiksholms Kanal 27 F  
DK-1220 København K

Hoved nr. +45 41 71 27 00  
Direkte nr. +45 41 14 77 96  
[lot@trm.dk](mailto:lot@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

---

Denne mail er blevet scannet for virus af TDC Mailfilter.

---



**Fra:** Tina Olsen <TOL@byoghavn.dk>  
**Sendt:** 14. august 2014 14:02  
**Til:** trm@trm.dk  
**Cc:** ts Info; lot@trm.dk  
**Emne:** VS: Høring af udkast til lovforslag om jernbane

Kære Louise,

Ved gennemlæsning af forslag til lov om jernbane har By & Havn ikke fundet anledning til bemærkninger.

Fortsat god dag.

Med venlig hilsen

Tina Olsen

Konsulent

[TOL@byoghavn.dk](mailto:TOL@byoghavn.dk)

Direkte: +45 3376 9995

Mobil: +45 2020 8615

[HENT VISITKORT](#)

By & Havn

**Fra:** Ove Holm <oho@dtl.eu>  
**Sendt:** 20. august 2014 09:35  
**Til:** 'trm@trm.dk'  
**Cc:** ts Info; 'lot@trm.dk'  
**Emne:** SV: Høring af udkast til lovforslag om jernbane

Til Transportministeriet

– med kopi til Trafikstyrelsen og Louise Thomsen, Transportministeriet,

DTL finder, at loven er blevet lettere tilgængelig i sin struktur og sprog, og har ikke yderligere bemærkninger.

Med venlig hilsen

**Ove Holm**

Underdirektør

Erhvervspolitisk chef

Dansk Transport og Logistik

Grønningen 17, Postboks 2250

1019 København K

Mobil: +45 23 44 29 09

Mail: [oho@dtl.eu](mailto:oho@dtl.eu)

**Emne:**

VS: Høring om forslag til lov om ændring af lov om jernbane

Trafikstyrelsen  
Att.: Mona Lagrelius

Dansk Jernbaneforbund skal hermed for godt ordens skyld meddele, at forbundet ikke har bemærkninger til forslag til lov om ændring af lov om jernbane, der er fremsendt i høring ved brev af 9. juli 2014.

Venlig hilsen  
Else Mathisen  
Jurist  
Dansk Jernbaneforbund  
Søndermarksvej 16  
2500 Valby  
Telefon: 36132518 (direkte)  
Mobil: 21322433

Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 Kbh K

## Input til høringsvar vedr. Jernbaneloven

Transportministeriet har ved E-mail den 9. juli 2014 sendt forslag til lov om Jernbane i høring.

DSB har følgende bemærkninger:

### Generelle bemærkninger

Overordnet anser DSB det for positivt, at forslag til ny jernbanelov samler op på og samler den regulering, der i dag findes i såvel jernbaneloven som i det store antal bekendtgørelser på området. Det forudsætter selvsagt, at bekendtgørelserne ophæves.

Lovteksten savner klarhed, da mange af bestemmelserne er overordnede og alene giver mening, når de læses i sammenhæng med lovbemærkningerne. Endvidere kunne flere begreber med fordel anvendes mere stringent, eksempelvis anvendes såvel "køretøjer" som "rullende materiel" flere steder i lovtekst og bemærkninger, uden at det er klart, om der er forskel og i givet fald hvori forskellen består.

Det er endvidere svært gennemskueligt, hvori de reelle ændringer består i forhold til det nugældende regelsæt, da det i bemærkningerne eksempelvis anføres, at "*Bestemmelsen er en videreførelse af... Herudover er bestemmelsen tilpasset..*", men det fremgår ikke klart af lovbemærkningerne, hvad der er gældende ret, og hvad der er nyt. Denne tydeliggørelse kunne være ønskelig.

### Specifikke bemærkninger

#### Definitioner

##### Ad § 3

Det følger af § 3, nr. 5, at spor inden for reparationsværksteder og lokomotivremiser er undtaget fra begrebet "jernbaneinfrastruktur". DSB forventer, at der hermed menes, at hele værkstedsområdet er undtaget. Dette bør tydeliggøres.

#### Markedsadgang

Overordnet har DSB noteret sig, at bestemmelserne om at faciliteter – herunder stationer og jernbanerelaterede serviceydelser – stilles til rådighed for jernbanevirksomheder og andre på lige og ikke-diskriminerende vilkår og mod betaling i henhold til et omkostningsprincip med tillæg af en rimelig fortjeneste, er i overensstemmelse med DSB's langsigtede strategi, der er centreret om "togsystemet" (materiel, stationer og digitale platforme), vedligehold af materiel samt naturligvis togekørsel.

## Sekretariat & Jura

12. september 2014

DSB  
Telegade 2  
DK-2630 Taastrup

Mobil 24 68 67 76  
rujj@dsb.dk  
www.dsb.dk

Det er imidlertid afgørende, at intentionerne i loven ikke udhules med afsæt i hjemlen i § 5, stk. 5, hvorefter transportministeren kan fastsætte nærmere regler for forvaltning af og adgang til stationer, kombiterminaler og jernbanerelaterede serviceydelser. DSB forudsætter, at "forvaltning" alene relaterer sig til tildeling af adgang til stationerne og ikke til økonomisk forvaltning, hvilket vil stride mod DSB loven § 2, stk. 1, hvorefter "*Virksomheden drives på forretningsmæssigt grundlag*" samt § 3, stk. 1, hvorefter "*DSB's formue holdes adskilt fra statens formue, og DSB disponerer inden for de til enhver tid fastlagte rammer selv over anlægs- og driftsmidler*".

#### Ad § 4

Af § 4 fremgår, at ansøgere har "lige adgang" til statens jernbaneinfrastruktur. DSB forudsætter, at passagertrafik fortsat skal have forrang for godstrafik, bortset fra international godstrafik i internationale godskorridorer. DSB foreslår derfor, at § 4 præciseres, så der er overensstemmelse mellem § 4 og § 17, stk. 3.

I bemærkningerne til § 4 præciseres det, hvad serviceydelser og faciliteter omfatter. Sondringen mellem på den ene side ekstra ydelser ("*kan*" stilles til rådighed) og på den anden side hjælpeydelser ("*kan, men er ikke forpligtet til*") fremstår ikke klar for så vidt angår *hvornår*, disse ydelser skal stilles til rådighed (jf. "*kan*" ved beskrivelse af begge typer ydelser). DSB opfatter dette således, at ekstra ydelser skal stilles til rådighed, såfremt forvalteren råder over disse og har mulighed for at stille dem til rådighed, og at hjælpeydelser alene skal stilles til rådighed, såfremt forvalteren ønsker dette, og at ydelserne i alle tilfælde stilles til rådighed mod betaling. DSB foreslår, at dette præciseres i bemærkningerne, herunder at det præciseres, hvad der menes med "betaling", jf. bemærkningerne til § 5 nedenfor.

#### Ad § 5

Begrebet "forvalter" er ikke defineret i loven. Det er derfor ikke helt klart, hvad der menes, herunder i hvilken udstrækning forvalteren altid vil være den samme som ejeren. DSB foreslår derfor en definition af "forvalter" som fastslår, at forvalteren enten er ejeren eller en tredjemand, som i henhold til aftale med ejeren udøver en ejers rettigheder.

Det fremgår ikke specifikt af § 5, hvem der fastsætter størrelsen af betalingen. Imidlertid lægger DSB på baggrund af bemærkningerne til bestemmelsen til grund, at hvor DSB er "forvalter" af stationen, værkstedet eller lignende facilitet, tilkommer det DSB at fastsætte betalingen. DSB undrer sig dog over, at vederlæggelsen for så vidt angår anvendelse af stationer er fastsat som "en forholdsmæssig del af de samlede omkostninger til stationen tillagt en rimelig fortjeneste, [...]", hvorimod der for så vidt angår jernbanerelaterede serviceydelser alene står præciseret, at disse stilles til rådighed "mod betaling". DSB ser ingen grund til at disse situationer bør behandles forskelligt og derfor bør det præciseres, at betalingen i begge situationer fastsættes af forvalteren på baggrund af de samlede omkostninger tillagt en rimelig fortjeneste.

#### Rejsetidsgaranti

#### Ad § 13

DSB er enig i, at jernbaneoperatørerne skal overholde passagerrettighedsforordningens bestemmelser. DSB har imidlertid noteret sig

ministeriets vedvarende ønske om, at DSB skal yde en bedre rejsetidsgaranti end forordningen. Da alle jernbanevirksomheder, der udøver passagertransport, skal behandles på lige og ikke-diskriminerende vilkår, jf. § 4 bør ministeret enten indføre tilsvarende strengere krav i § 13 (i det omfang det er muligt i henhold til passagerrettighedsforordningen) eller lempe kontraktuelle rejsetidsgarantikrav, så de harmonerer med § 13 og dermed passagerrettighedsforordningen.

Side 3/4

12. september 2013

### Kapacitetstildeling

#### Ad § 17

DSB har med beklagelse noteret sig, at der i § 17 – i overensstemmelse med godstogsforordningen - gives fortrinsret til godstrafik i internationale godskorridorer ved tildeling af kanaler. DSB antager, at dette modsat ikke gælder i situationer med driftsforstyrrelser, og at der således sker en prioritering af passagertrafikken ved genopretning af trafikken. Dette bør præciseres i bestemmelsen.

Endvidere forudsætter DSB, at der ved "godstrafik i internationale godskorridorer" menes "international godstrafik i internationale godskorridorer", således at national godstrafik, der benytter strækninger, der udgør en del af en international godskorridor ikke tillægges forrang. Dette er efter DSB's opfattelse i tråd med direktivet, hvorefter de kanaler, der indgår i internationale korridorer for godstog, fortrinsvis skal tildeles til godstog, der krydser mindst én grænse, og bør derfor præciseres i bemærkningerne til lovforslaget.

### Borgere

#### Ad § 46

Af stykke 1 fremgår det, at "det er forbudt at stige på tog, når dørene er under lukning [...]". Dette er misvisende i forhold til eventuel klimalukning af døre, hvor dørene gerne må åbnes igen. Der kunne i stedet anføres, at "Det er forbudt at stige på tog, når afgangsproceduren er indledt [...]"

#### Ad § 47

Der burde henvises til § 42 i stedet for § 48

### Beredskab

#### Ad § 81

Henvisningen i stykke 5 skal være til stykke 6 og ikke stykke 5.

Henvisningen i stykke 6 skal være til stykke 5 og ikke stykke 4.

### Afgifter og gebyrer

#### Ad § 104

Loven har ingen andre steder nævnt "inspektioner". Inspektioner er vel blot en form for tilsyn, hvorfor ordet "inspektioner" bør udgå.

#### Ad § 104

DSB forudsætter at DSB S-tog fortsat deler sikkerhedscertifikat og sikkerhedsledelsessystem med Fjern- og Regionaltog.

**Ad § 104**

Formuleringen af § 104, stk. 4, skaber usikkerhed om bybaners betaling af gebyrer. Det er således ikke helt klart, om der betales ét eller to grundbeløb, og om aktivitetsafgiften betales én eller to gange. Dette bør præciseres.

12. september 2013

Af § 104, stk. 6, fremgår, at såvel grundbeløb som aktivitetsafgift opkræves samlet i januar, med regulering af foregående års aktivitetsafgift i september. Afgifterne opkræves således grundlæggende forud med det deraf følgende likviditetstræk for virksomhederne. Med en opkrævning medio året – f.eks. i juni - kunne man foretage en samtidig efterregulering i forhold til den betalte aktivitetsafgift det foregående år. Transportministeriet opfordres derfor til at overveje at ændre terminen for opkrævning, således at opkrævning af grundbeløb og aktivitetsafgift for indeværende år samt efterregulering aktivitetsafgift for foregående år sker samtidig i juni.

**Markedsovervågning****Ad § 108**

Jernbanenævnet kan igangsætte eksterne revisioner for at kontrollere, at bl.a. operatører af servicefaciliteter og jernbanevirksomheder overholder regler om adskillelse af regnskaber i 2012/34/EU. DSB lægger til grund, at eventuelle omkostninger hertil afholdes af Jernbanenævnet og således er dækket af det gebyr, virksomhederne betaler hertil. Dette bør præciseres i bestemmelsen.

**Ændring af DSB-loven:**

DSB har noteret sig, at den nugældende jernbanelovs § 8, stk. 4 og 5, foreslås overført til DSB-loven. Det er ikke i lovforslaget præciseret, i hvilket omfang der måtte være bestemmelser, der udgår af jernbaneloven og som ikke samtidig overføres til DSB-loven. DSB forudsætter, at bestemmelser relateret til PSO-forordningen opretholdes i et af de to regelsæt.

Med venlig hilsen

Rune Jon Jensen

## Indsigelse

Indsigelsen gælder det i høring værende forslag til jernbanelov.

Indsigelsen går udelukkende på forslagets § 28, stk. 3:

*Der kan ikke rejses fredningssag efter bygningsfredningsloven for jernbaneinfrastruktur med undtagelse af stationsbygninger.*

Indsigelsen:

Denne formulering er alt for snæver og præget af ukendskab til det historiske jernbanemiljø.

For det første er der andre fredningsværdige bygninger på jernbaneområdet end selve stationsbygningen. Der er signalhuse, remiser, godsbanebygninger, vandtårne, ja selv ledvogterhuse. Der kan også være tale om perronkonstruktioner med perrontag og broer. De store jernbanearkitekter som Heinrich Wenck har også tegnet andet og mere end selve stationsbygningerne, og disse andre bygninger bør også kunne fredes.

Et aktuelt tilfælde: i øjeblikket bruger miljøministeriet og Horsens Kommune et stort beløb på at frilægge og restaurere en unik jernbanebro fra 1899. Broen har siden 1929 været inde i en dæmning, der nu fjernes, så broen igen kan komme til ære og værdighed. En sådan jernbanekonstruktion bør naturligvis også kunne fredes.

For det andet er jernbanemiljøet en væsentlig del af det industrielle miljø i Danmark, hvorfor det vil være en kulturhistorisk katastrofe, hvis f.eks. et stationsmiljø bestående af stationsbygning, udhus, varehus, remise og signalhus ikke vil kunne fredes.

Et eksempel: I privatbanernes storhedstid havde de fleste købstæder med privatbaner både en statsbanestation og en privatbanestation. I 2014 er der kun eet velbevaret eksempel tilbage, nemlig Varde Vestbanegård, og der vil det være en kulturhistorisk katastrofe, om kun Wencks stationsbygning blev bevaret, mens f.eks. samme Wencks fine remise blev revet ned. En fredning af hele Varde Vestbanegård ville indebære en bevaring af det eksisterende sporareal, men ikke udelukke, da stationen stadig er i drift, at skinnerne udskiftes, når de er slidt ned.

I udlandet er der mange eksempler på fredninger af andre dele af jernbanemiljøet end lige stationsbygningen, hvorfor lovforslagets formulering vil stille det danske jernbanemiljø ringere end f.eks. det tyske, hvor f.eks. hele jernbanelinier er fredet.

Formuleringen er også en skærpelse i forhold til den gældende tolkning af bygningsfredningsloven. Man kunne forestille sig, at formuleringen blev ændret til, at der vil kunne rejses fredningssag for alle typer jernbanebygninger og i særlige tilfælde også for hele jernbanemiljøer.

Vejle 26.8.2014



Vigand Rasmussen

Lektor em. Cand. mag.

Jernbanehistoriker og jernbanearkitekturhistoriker

Svanholmsgade 5

7100 Vejle