

6. oktober 2021

Høringsnotat

Notat om de indkomne høringsvar vedrørende forslag til lov om ændring af jernbaneloven, lov om elektrificering af jernbanen og ligningsloven

Transportministeriet hørte den 2. juli 2021 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af jernbaneloven, lov om elektrificering af jernbanen og ligningsloven. Høringsfristen udløb den 18. august 2021.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), EjendomDanmark, Kommunernes Landsforening (KL) og Landsdistrikternes Fællesråd.
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: DSB.
3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringsvar til lovforslaget: Advokatsamfundet, Andelsboligforeningernes Fællesrepræsentation, Arriva Danmark A/S, Banedanmark, Boligselskabernes Landsforening, CFL Cargo Danmark ApS, COWI, Danmarks Lejerforeninger, Dansk Banegods, Dansk Byggeri, Dansk Jernbaneforbund, Danske Advokater, Danske Boligadvokater, Danske Regioner, Danske Udlejere, DB Cargo Scandinavia A/S, Den Danske Dommerforening, Ejerlejlighedernes Landsforening, Erhvervslejernes Landsorganisation, Fritidshusejernes Landsforening, Green Cargo AB, Grundejeren.dk, Hector Rail AB, Jernbanenævnet, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Lejernes Landsorganisation i Danmark, Lokaltog A/S, Midtjyske Jernbaner, Miljø- og Fødevarerklagenævnet, Nordjyske Jernbaner, Parcelhusejernes Landsforening, Rådet for Bæredygtig Trafik og TX Logistik AB.
4. Transportministeriet har ikke modtaget høringsvar fra høringsparter, der ikke er angivet på lovforslagets høringsliste.



Bemærkninger til lovforslaget

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne hørings-svar til det fremsatte lovforslag samt Transportministeriets be-mærkninger hertil.

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

Transportministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samt-lige indsendte synspunkter henvide til høringsssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

Det bemærkes indledningsvist, at lovforslaget af høringsparterne overordnet er modtaget positivt og at de finder, at hensigten med lovforslaget er god, idet lovforslaget blandt andet vil fremme elek-trificeringen af jernbanen, der er en vigtig del af den grønne om-stilling.

1. Lovforslagets anvendelsesområde

Dansk Industri bemærker, at trods vigtigheden af at begrænse for-sinkelser og fordyrelser af anlægsarbejder gennem forskellige kom-pensationsløsninger for naboer, så opfordres der til, at retssikker-heden herunder også klageadgangen ikke tilsidesættes i unødigt omfang. Det bør være en konkret vurdering i hver enkelt sag, om der er tilstrækkeligt tungtvejende grunde til at afskære den enkel-tes klageadgang.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at lovforslaget skal ses som et supplement til de gældende regler. Lovforslaget har såle-des ikke til hensigt at foretage væsentlige ændringer i forhold til miljøbeskyttelsesloven eller kommunernes rolle og ansvar som støjmyndigheder. Tværtimod er hensigten med nærværende lov-forslag, at der alene skal ske fravigelse af krav, påbud eller for-bud efter miljøbeskyttelsesloven vedrørende støj i det omfang, det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et nærmere defineret jernbaneinfrastrukturarbejde jf. lov-forslagets bemærkninger. Det vil således blive vurderet konkret for det enkelte jernbaneinfrastrukturprojekt, om der er et til-strækkeligt behov for at fravige reglerne i miljøbeskyttelsesloven. Denne vurdering vil endvidere ske i samarbejde med miljømini-steren. I forbindelse med den konkrete fravigelse, kan der endvi-dere fastsættes nærmere betingelser for arbejdernes udførelse. Dette sker ligeledes i samarbejde med miljøministeren, hvorfor



miljøbeskyttelsesmæssige hensyn ligeledes varetages effektivt i samarbejde med miljøministeren. Dette punkt har ikke givet anledning til at ændre lovforslaget.

2. Afgrænsning af kompensationsordningen

Dansk Industri bemærker, at det ikke tilstrækkelig klart fremgår, om virksomheder er omfattet af kompensationsordningen. DI bemærker videre, at virksomheder samt øvrige arbejdspladser også kan være berørte naboer til anlægsarbejde. De bør derfor også have muligheder for kompensation, hvis støjgenerne har konsekvenser for udførelsen af arbejdet på arbejdspladsen.

EjendomDanmark bemærker, at der ikke er taget stilling til hvordan erhvervs- og udlejningsejendomme er stillet som følge af lovforslagets kompensationsordning. *EjendomDanmark* bemærker endvidere, at erhvervs- og udlejningsejendomme ligeledes kan opleve tab som følge af anlægsarbejder, hvorfor der bør tages hånd herom i lovforslaget. Derudover anføres det, at kompensationsordningen ikke omfatter støjende arbejder i dagtimerne, hvorfor der ikke tages højde for hverken personer, der opholder sig meget i deres eget hjem i løbet af dagen samt erhvervssejendomme, hvor arbejdet i høj grad kan generes af meget støjende arbejder.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at formålet med kompensationsordningen har været at sikre naboers miljøbeskyttelsesmæssige hensyn i de tilfælde, hvor miljøbeskyttelseslovens regler om støj fraviges. Det bemærkes i denne sammenhæng, at arbejderne efter gældende ret som udgangspunkt kan udføres i dagtimerne uden mulighed for tilbud om kompensation. Såfremt lovforslaget ikke blev vedtaget ville konsekvensen være at samtlige arbejder skulle udføres i dagtimerne og over en meget længere periode – vel at mærke uden mulighed for kompensation. Det må formodes at virksomheder særligt vil være ramt i dagtimerne af de støjende arbejder. Med lovforslaget nedsættes således antallet af dage, hvor arbejderne foregår i dagtimerne og til gengæld øges arbejdstimerne i aften- og nattetimerne. Det er således de situationer, hvor arbejderne udføres i nattetimerne, der ønskes ydet kompensation for, således at hensynet til private borgeres nattesøvn i nattetimerne imødekommes. Samlet set er det transportministeriets vurdering, at lovforslaget varetager både hensynet til virksomhederne (nedbringelse af arbejdstimer i dagtimerne), borgerne (tilbud om kompensation i nattetimerne) og hensynet til fremdriften i vigtige jernbaneinfrastrukturprojekter, der er afgørende for den grønne omstilling. Dette sker samtidigt med, at den trafikale afvikling af jernbanetrafikken forstyrres



mindst muligt. Dertil bemærkes, at de jernbaneinfrastrukturarbejder, der forventes omfattet af lovforslaget for den enkelte vil opleves at være af kortere varighed, idet arbejderne med hjemmel i jernbaneloven og lov om elektrificering af jernbanen typisk udføres kortvarigt men intensivt lokalt over hele landet. Der er således tale om arbejder, der løbende bevæger sig langs jernbanen. Der vil således som udgangspunkt ikke være tale om lange perioder, hvor f.eks. udlejningsejendomme må stå tomme, som følge af de kortvarige lokale arbejder og arbejdspladser vil kun være berørt af de støjende arbejder i midlertidigt omfang. Sidst men ikke mindst bemærkes det, at retspraksis fra andre jernbaneanlægsarbejder viser, at kun borgere som udgangspunkt omfattes af kompensationsordninger og ikke erhvervsdrivende. Der er ikke ønske om at ændre denne praksis. Dette punkt har således givet anledning til at ændre lovforslagets almindelige bemærkninger pkt. 2.1.2. så det fremhæves, at erhvervsdrivende ikke er omfattet af kompensationsordningen.

3. Proces og kriterier for tildeling af kompensation

EjendomDanmark bemærker, at lovforslagets rammer for ansøgningsprocessen er uklar og ønsker, at der udstikkes bedre og tydeligere rammer for den kommende bekendtgørelse.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der ved øvrige kompensationsordninger med hjemmel i anlægslove ikke er kutyme for at udstikke de nærmere tekniske krav til procedure for ansøgning og udbetaling af kompensation ved kompensationsordninger. Dette vil dog fremgå ved udmøntningen af bekendtgørelsen. Det bemærkes endvidere, at administrationen af kompensationsordningen er bundet af de almindelige forvaltningsretlige regler, hvorfor borgernes retssikkerhed i forhold til ordningens udmøntning herved er iagttaget. Dette punkt har ikke givet anledning til at ændre lovforslaget.

4. Definitionsspørgsmål

EjendomDanmark bemærker, at begrebet ”efter anmodning” og ”tålelig støj” ikke er tilstrækkeligt defineret i lovtæksten.

Kommunernes Landsforening bemærker, at begreberne ”tålelig støj”, ”meget støjende arbejder” og ”væsentlig forsinkelse eller fordyrelse” ikke er tilstrækkeligt defineret i lovforslaget.



Landsdistrikternes Fællesråd bemærker, at begrebet ”væsentlig forsinkelse eller fordyrelse” ikke er tilstrækkeligt defineret i lovforslaget.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at begrebet ”tåleligt” er underlagt en konkret vurdering, og at vurderingen af, hvor meget støj naboer skal kunne tåle, over tid kan ændres. Der er således behov for at lovtæksten ikke fastsætter præcise parametre for dette. Dog henvises der til lovforslagets bemærkninger til de enkelte bestemmelser, hvor der er angivet en grænse på 55 dB. Det er hensigten med lovforslaget, at vurderingen af, hvad der må anses for ”tåleligt” skal følge praksis på området som fastsættes af ekspropriationskommissionerne og domstolene.

For så vidt angår begreberne ”væsentlig fordyrelse” og ”væsentlig forsinkelse” henvises der til lovforslagets bemærkninger til de enkelte bestemmelser, hvor begreberne defineres nærmere. Der stilles således i lovforslagets bemærkninger krav til såvel karakteren som baggrunden for fordyrelsen og forsinkelsen. Dette punkt har ikke givet anledning til at ændre lovforslaget.

5. Takster for kompensationen

EjendomDanmark bemærker, at taksterne ikke er af teknisk karakter, hvorfor de bør fastsættes direkte i lovforslaget.

Transportministeriet skal hertil bemærke, at der i forhold til fastsættelse af takster i forbindelse med kompensationsordninger på jernbaneområdet ikke er kutyme for at fastsætte disse direkte ved lov, men at taksterne fastsættes ved bekendtgørelse. Der opstår løbende behov for justering af sådanne takster i takt med indeksreguleringen. Det vil ikke være hensigtsmæssigt at ændre lovgivningen med så korte tidsmæssige intervaller med den tilhørende politiske proces, hvorfor sådanne takster typisk fastsættes i bekendtgørelser. Denne praksis ønskes opretholdt. Dette punkt har således ikke givet anledning til at ændre lovforslaget.

6. Miljøbeskyttelseslovens § 15, stk. 2

Kommunernes Landsforening bemærker, at det efter miljøbeskyttelseslovens § 15, stk. 2 er muligt for miljøministeren efter forhandling med transportministeren og KL at fastsætte regler om de støjgrænser, der skal gælde for ny støjfølsom bebyggelse, der agtes opført ved større vejanlæg og jernbaner. KL bemærker endvidere, at lovforslaget tilsidesætter de regler, som ministeren ellers er pålagt at fastsætte sammen med KL.



Transportministeriet skal hertil bemærke, at hensigten med lovforslaget er at give transportministeren mulighed for i enkeltstående tilfælde at sikre fremdriften i større, nationale anlægsprojekter, hvor der ellers er risiko for væsentlige forsinkelser eller fordyrelser. Lovændringen giver således ministeren mulighed for at tilsidesætte en kommunes afgørelse, hvilket adskiller sig væsentligt for baggrunden for miljøbeskyttelseslovens § 15, stk. 2. Endvidere adskiller anvendelsesområdet for miljøbeskyttelseslovens § 15, stk. 2 sig væsentligt fra denne lovændring, da § 15, stk. 2 omhandler ny bebyggelse i nærheden af større vej- og jernbaneanlæg. Formålet med miljøbeskyttelseslovens § 15, stk. 2, er at sikre, at ny støjfølsom bebyggelse kan beskyttes effektivt imod støj fra eksisterende større vejanlæg og jernbaner. Miljøbeskyttelseslovens § 15, stk. 2 relaterer sig således ikke til anlægsarbejder på allerede eksisterende større vejanlæg og jernbaner, som KL har lagt til grund i deres høringssvar. Dette punkt har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.

7. Tilsidesættelse af kommunernes mulighed for at udstede påbud

Kommunernes Landsforening bemærker, at lovforslaget tilsidesætter kommunernes ret til at udstede påbud om, at støjforurening skal nedbringes i forbindelse med offentlige bygge- og anlægsarbejder. KL er ikke enig i dette og mener, at kommunerne fortsat skal have ret til at stille påbud om grænser for støj.

Transportministeriet skal hertil samlet bemærke, at lovforslaget ikke indebærer, at transportministeren generelt kan tilsidesætte kommunernes mulighed for at udstede påbud. Det miljøretlige regelsæt er således forsat gældende, og kommunerne er i henhold til dette kompetent myndighed for fastsættelse af påbud om regulering af støj i henhold til miljøbeskyttelsesloven. Lovforslaget har alene til formål at give transportministeren kompetence til i enkeltstående tilfælde at tilsidesætte en konkret afgørelse for herved at undgå væsentlige forsinkelser eller fordyrelser af statslige, politisk vedtagne anlægsprojekter. Kommunerne er i deres afgørelser bundet af at varetage hensynet til det omkringliggende miljø. I enkeltstående tilfælde kan disse hensyn stride imod det overordnede hensyn til et anlægsprojekts gennemførelse, eksempelvis i forbindelse med gennemførelse af den grønne omstilling. Anlægsmyndighederne oplever til tider en uens praksis i kommunernes håndtering af det miljøretlige regelsæt på området, hvilket kan have en u hensigtsmæssig effekt på såvel planlægning som fremdrift af et statsligt jernbaneprojekt, der gennemføres på tværs af



Side 7/7

kommunegrænserne. Dette punkt har ikke givet anledning til ændringer i lovforslaget.