

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

Uddrag af bestemmelser om støj §§ 37 c – 37 f:

§ 1

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

10. Efter § 37 b indsættes:

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

Stk. 2. For de udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser, jf. stk. 1, gælder ingen øvre støjgrænser i dagperioden kl. 07.00-18.00 og i aftenperioden kl. 18.00-23.00. For natperioden kl. 23.00-07.00 må støjen, målt som det beregnede maksimale støjniveau, som en bolig udsættes for ved bopælens mest støjbelastede bygningsfacade, ikke overstige 70 dB.

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

Stk. 4. Infrastrukturforvalteren skal efter dialog med den pågældende kommune så vidt muligt søge at begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser.

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

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

Stk. 3. Infrastrukturforvalteren skal efter dialog om tilrettelægningen med den pågældende kommune så vidt muligt søge at begrænse støjen fra infrastrukturarbejder.

§ 37 e. Regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse finder ikke anvendelse på infrastrukturforvalterens udførelse af planlagte og akut opståede vedligeholdelsesarbejder samt mindre fornyelsesprojekter, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastrukturs, bybaners og privatbaners funktionalitet.

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

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

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

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

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

(...)

Støj fra jernbaneaktiviteter

Jernbanen har i mere end 150 år været en del af det danske samfund og et vigtigt element i at binde bysamfund sammen i hele landet.

Arbejder på jernbanen er som følge af jernbanens forskellige elementer – skinner, stenskærver, sveller etc. meget omfattende og støjende. Og arbejder vil ofte kræve lukning af strækninger, mens de pågår. Det er samtidig normalt ikke en mulighed, som f.eks. i forbindelse med vejarbejder, at lave midlertidige spor, i og med at etablering af nye jernbanestrækninger er omfattende og kompliceret.

Infrastrukturarbejder på jernbanen vil som følge heraf, hvis de gennemføres i dagtimerne – indebære store begrænsninger i togtrafikken og vil som udgangspunkt betyde, at togtrafikken må indstilles og passagererne i stedet skal transporteres med togbusser i det omfang, det er muligt. Reelt vil en tilgang med infrastrukturarbejder i dagtimerne betyde meget betydelige indskrænkninger af mobiliteten af det samlede transportsystem – navnlig i forhold til ind- og udpendling i byerne, og det vil betyde en øget trængsel på vejnettet omkring de større byer med dertilhørende gener for de eksisterende trafikanter samt bymiljøet af en øget biltrafik. Infrastrukturarbejderne søges derfor så vidt muligt gennemført udenfor myldretiden og ofte i aften og nattetimerne. På den måde sikres funktionaliteten af jernbanen, samtidig med at de nødvendige arbejder gennemføres.

Infrastrukturforvaltere af statens jernbanenet, bybaner og privatbaner kan derfor ikke sidestilles med andre virksomheder i forhold til fornyelses- og vedligeholdelsesarbejder, da forhold på og langs jernbanen gør, at arbejdet ofte kun kan udføres om natten i tildelte sporspæringer tæt ved eller langs bebyggede områder. Det gør det vanskeligt at overholde de gældende grænseværdier for støj og processer, og samtidig levere en tilgængelig jernbane for passagerer og gods. Det har desuden vist sig vanskeligt at forene byudvikling tæt ved jernbanen i byer og en fortsat tilstedeværelse af de nødvendige arbejdsbaser, som understøtter en effektiv fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen.

Derfor foreslås det med lovforslaget, at der fastsættes særskilte støjregler for infrastrukturaktiviteter på jernbanen.

Jernbanevirksomhederne har - ligesom infrastrukturforvaltere - ligeledes nødvendige terminalaktiviteter tæt på bebyggelser. Det gælder depotområder, hvor tog sættes i drift og tages ud af drift, og hvor togene klargøres til driften. Disse aktiviteter er særligt omfattende om natten, hvor selve togdriften er minimal. Ligeledes gælder det værkstedsområder, hvor aktiviteten er særligt høj i natteperioden og tog rangeres til/fra værkstederne, sættes i drift og tages ud af drift. Disse aktiviteter reguleres med den nuværende lovgivning af de enkelte kommuner.

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

Forslaget skal træde i kraft 1. januar 2026.

2. Lovforslagets hovedpunkter

(...)

2.3 Støj fra jernbaneaktiviteter

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

Formålet med forslaget er at sikre, at infrastrukturforvaltere på statens net, bybaner og privatbaner fortsat har mulighed for at løfte de nødvendige opgaver med løbende at forny og vedligeholde jernbanen, således den opretholder sin funktionalitet. Der vil med lovforslaget ikke ske en ændring i støjen fra infrastrukturarbejder ved jernbanen, idet lovforslaget sigter på at kodificere den type arbejde, som hidtidigt er udført, og den støj der ikke kan undgås i forbindelse hermed.

Det er afgørende for mobiliteten mellem, i og omkring de større byer, at vedligeholdelse og fornyelse af jernbanen kan ske samtidig med, at den daglige togdrift kan opretholdes. Dette forudsætter, at det er muligt at vedligeholde og forny jernbanen om aftenen og natten. Alternativet er, at togtrafikken i forbindelse med vedligeholdelse og fornyelsesaktiviteter skal lukkes om dagen, hvor passagererne skal bruge togene til eksempelvis at komme til og fra arbejde, fritidsaktiviteter mv. En hyppigere lukning af togtrafikken vil føre til en overflytning fra tog- til vejtrafik og vil derfor betyde øget trængsel på vejnettet med dertilhørende gener for de eksisterende trafikanter samt bymiljøet.

Det foreslås derfor, at der skabes hjemmel i jernbaneloven, som gør det muligt for infrastrukturforvaltere på statens net, bybaner og privatbaner at udføre infrastrukturarbejder, herunder både anlægs-, vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder, uden at vilkår om støj forsinker arbejdet og umuliggør udnyttelsen af sporspæringer. Hjemlen delegerer samtidig kompetence til transportministeren til at fastsætte nærmere regler om støj, herunder til at dispensere fra de fastsatte støjgrænser. Dette skal ske samtidig med at infrastrukturforvalteren i dialog med den pågældende kommune så vidt muligt tager hensyn til naboer til jernbanen. Reglerne skal gælde for støj fra de ovennævnte typer af infrastrukturarbejder, herunder støj fra faste arbejdspladser, opstillingsspor, ladeinfrastruktur, påsætningsspor, depoter, lagre, adgangsveje, sidespor, afsætningspladser mv.

Forslaget giver desuden hjemmel til at fravige reglerne vedrørende støj i miljøbeskyttelsesloven, med henblik på at sikre at infrastrukturarbejder kan udføres uden væsentlig forsinkelse eller fordyrelse, på ensartede vilkår på tværs af kommunegrænser samt til mindst mulig gene for togpassagererne og dermed mobiliteten.

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

Samtidig indebærer forslaget en afbureaukratisering.

2.3.1 Gældende ret

Banedanmark er i dag infrastrukturforvalter og driver statens jernbanenet. Banedanmark er en statslig styrelse med en landsdækkende fornyelses- og vedligeholdelsesstrategi baseret på at levere en tilgængelig jernbane. Banedanmark kan - ligesom infrastrukturforvaltere på bybanerne og privatbanerne - ikke sidestilles med andre virksomheder i forhold til anlægs-, vedligeholdelses- og fornyelsesarbejde, da forhold på og langs banen gør, at arbejder ofte kun kan udføres om natten i tildelte sporspæringer langs/ved ofte tætbyggede områder. Det gør det svært for infrastrukturforvaltere at overholde de skærpede gældende grænseværdier for beboelsesområder herunder natperioder på støjområdet.

Det følger af den gældende bestemmelse i § 42, stk. 1 i miljøbeskyttelsesloven (lovbekendtgørelse nr. 1093 af 11. oktober 2024 om miljøbeskyttelse), at de enkelte kommuner kan give påbud om, at støjforurening skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. På baggrund af bestemmelsen og på baggrund af miljøaktivitetsbekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 844 af 23. juni 2017 om miljøregulering af visse aktiviteter) kan kommunerne fastsætte vilkår for udførelsen af støjende anlægsarbejder på og ved jernbanen. Miljøaktivitetsbekendtgørelsen indeholder en anmeldelsespligt af anlægsarbejder senest 14 dage før udførelse. Afgørelser efter

miljøbeskyttelseslovens § 42 kan påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. Efter miljøaktivitetsbekendtgørelsens § 21 er administrativ klageadgang af sådanne kommunale afgørelser afskåret. Vilkår fastsat af de pågældende kommuner overfor infrastrukturforvaltere som Banedanmark kan således ikke påklages til Miljø- og Fødevareklagenævnet. En anfægtelse af sådanne vilkår kræver derfor, at disse indbringes for domstolene.

Miljølovgivningen opererer med to forskellige støjbegreber for støj fra jernbanen i form af henholdsvis støj fra forbikørende tog samt kørsel til og fra depot og vendespor (strækningsstøj) og støj fra andre aktiviteter (terminalstøj). Støjbegreberne er defineret i Miljøstyrelsens vejledning nr. 1 fra 1997 samt i tillæg til vejledningen fra 2007. Der gælder ingen støjgrænser for strækningsstøj, som er karakteriseret ved at være støj fra selve togdriften. Miljøstyrelsen har i Tillæg til Miljøstyrelsens vejledning nr. 1/1997: Støj og vibrationer fra jernbaner fra juli 2007 fastsat vejledende grænser til planlægningsbrug for støj fra forbikørende tog. De vejledende grænseværdier er grundlaget for myndighedernes vurdering af støjforurening fra forbikørende tog.

Det følger af jernbanelovens § 37 a, at transportministeren efter forhandling med miljøministeren kan bestemme, at krav, påbud eller forbud efter lov om miljøbeskyttelseslov, og regler fastsat i medfør heraf, om støj ikke finder anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt. Det følger i forbindelse hermed af jernbanelovens § 37 b, stk. 1, at transportministeren i forbindelse med afgørelse truffet i henhold til jernbanelovens § 37 a efter anmodning herom kan give tilbud om midlertidigt ophold uden for eget hjem eller kontant kompensation til beboere, som er naboer til jernbaneprojekter omfattet af jernbanelovens § 37 a, der udføres i nattetimerne og skønnes at støje over, hvad der må anses for tåleligt.

Jernbanevirksomhederne har faste depoter hvor tog rangeres, opstilles og serviceres til drift. Dette indbefatter bl.a. en række klargøringsaktiviteter, såsom vask af tog, fækalietømning, vand- og sandpåfyldning samt indvendig og udvendig rengøring. Derudover sker der nedkøling og opvarmning af tog. Depotterne ligger typisk i byerne, hvor tog tages ud af drift om aftenen og sættes ind i drift om morgenen. Den største aktivitet på disse depoter foregår således typisk om natten. De enkelte kommuner opstiller vilkår for driften og kan udstede påbud i henhold til miljølovgivningen.

2.3.2 Transportministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Fornyelse og vedligeholdelse af jernbanen i Danmark er nødvendig med henblik på at jernbanen fortsat kan være rygraden i den kollektive transport i Danmark, herunder de initiativer for jernbanen, der er omfattet af Aftale om Infrastrukturplan 2035. Samtidig indgår jernbanen i det omkringliggende samfund med trafikale knudepunkter i byerne og den ligger tæt på den byudvikling, der foregår særligt i de større byer. I mødet mellem jernbanen, hvor den har sine primære fordele, og bysamfund, er støj noget, der på den ene side er uundgåeligt for at opretholde funktionaliteten og driften af

jernbanen og på den anden side, hvis genepåvirkning mest muligt bør mitigeres og håndteres i forhold til de borgere, der har valgt at bosætte sig i nærheden af jernbanen.

Det er i dag ikke muligt for infrastrukturforvaltere som Banedanmark at overholde de vejledende støjgrænser for støj fra arbejder ved jernbanen. Især er Banedanmark generelt udfordret på at have fornyelsesprojekter og depot- og arbejdspladser inde i byerne, hvilket er nødvendigt for at kunne forny og vedligeholde jernbanen uden, at den skal lukke i dagtimerne. Det gælder både i forhold til økonomi, opretholdelse af driften og sporspærringer, som samlet indebærer, at meget af arbejdet udføres om natten, hvor togdriften er begrænset og dermed til mindst mulige gene for togpassagererne.

Der er begrænsede muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og arbejdet må på grund af jernbanens placering i store dele af tilfældene udføres tæt på boligområder. Hertil kommer, at nogle typer af støjende arbejder skal gennemføres i tidsmæssig sammenhæng af eksempelvis sikkerhedsmæssige årsager, og således ikke kan stoppes ved almindelig arbejdstids ophør. Derudover er det nødvendigt at tage hensyn til afviklingen af togtrafikken ved planlægningen af arbejderne. Dette indebærer behov for, at visse arbejder gennemføres uden for dagtimerne.

Når infrastrukturforvaltere som Banedanmark fornyer og vedligeholde jernbanen sker det med afsæt i en række faste arbejdsbaser rundt om i landet. Placeringen af arbejdsbaserne er i høj grad historisk betinget i og omkring byerne, hvilket muliggør en kortere køretid for de langsomme arbejdsmaskiner mv. til centrale knudepunkter på jernbanen, herunder eksempelvis Københavns Hovedbanegård og centralafsnittet i København samt omkring Aarhus Hovedbanegård. En omplacering af arbejdsbaserne til uden for byerne vil betyde, at køretiden for arbejdsmaskinerne bliver længere. Det vil gøre muligheden for reparation af akutupståede fejl vanskeligere samt resultere i et mindre udbud af togtrafik i dagtimerne, hvor passagererne efterspørger togaftange. Hertil vil omkostningerne til fornyelse og vedligeholdelse stige.

Det er kommunerne, som er støjmyndighed, og dermed fastsætter rammerne for, hvor meget infrastrukturforvaltere som Banedanmark må støje i forbindelse med disse arbejder. Banedanmarks udgangspunkt for arbejderne er, at de mest hensigtsmæssigt gennemføres om natten, i weekender og i helligdag/ferieperioder, hvor der er færrest passagerer. I de senere år har sager og dialog med kommunerne vist, at der ikke nødvendigvis er en forståelse for Banedanmarks behov for ikke at arbejde i dagtimerne eller manglende muligheder for støjmitigering.

I forbindelse med den indledende planlægning af større infrastrukturarbejder udarbejdes ved større projekter en miljøvurdering, der sendes i høring ved relevante myndigheder og interessenter. Dette foreslås ikke ændret med forslaget. Kommunerne er her faste høringsparter. Den udførelse, der forudsættes med miljøkonsekvensvurderingen, udgør grundlaget for projektet og indmeldelsen af

sporspærringer i overensstemmelse med EU-reglerne, ligesom vurderingen danner baggrund for en detaljering af projekterne.

EU-reglerne foreskriver, at sporspærringer skal fastlægges tre år før spærringerne, og spærringerne kan ikke justeres med kort varsel pga. eventuelle vilkår i en betinget tilladelse fra kommunen, kort før afviklingen af sporspærringen og arbejderne. Disse tidsrammer flugter ikke i praksis i forhold til at kunne tilrettelægge en proces, som kan give tilstrækkelig tid til at modtage (og evt. påklage) afgørelser om støjvilkår, inden det endelige spærringsmønster fastlægges, og det er i realiteten ikke en mulighed.

Det kan betyde store forsinkelser med flere ekstra sporspærringer i projekterne, når kommunerne fastsætter restriktive vilkår om støj, hvor infrastrukturforvalterne ikke har en reel mulighed for at følge de restriktive krav, ligesom det kan medføre yderligere ulemper og kompensation til jernbaneoperatørerne, der oplever gentagne sporspærringer til de samme projekter. Sporspærringerne særligt i dagtimerne er endvidere til stor gene for passagererne.

Der vurderes således behov for at sikre en løsning, som giver infrastrukturforvaltere, herunder Banedanmark mulighed for at løfte den samfundsvigtige opgave med løbende at forny og vedligeholde jernbanen, samtidig med at den daglige togdrift opretholdes, og at omkostningerne hertil ikke øges. I forbindelse med udførelsen af infrastrukturarbejder skal der findes en balance mellem på den ene side at kunne opretholde funktionaliteten af jernbanen samt omkostninger forbundet hermed og på den anden side rimelige miljømæssige hensyn til støj i forhold til naboer til projekterne og arbejderne og de udgifter, som dette medfører.

Forslaget tilsigter at kodificere den type arbejde, som infrastrukturforvaltere, herunder Banedanmark, hidtidigt har udført samt sikre, at der ikke opstår en situation, hvor det bliver nødvendigt at flytte aktiviteter fra aften/nat til dag eller geografisk til en anden arbejdsbase, hvilket derefter har en negativ trafikal påvirkning i form af reduceret kapacitet og dermed reduceret togtrafik, meromkostninger for jernbanen og øget biltrafik med efterfølgende stigende trængsel omkring de større byer.

Det foreslås derfor med lovforslaget, at der indsættes fire nye bestemmelser om støj i jernbaneloven (jernbanelovens § 37 c, § 37 d, § 37 e og § 37 f), hvorved der skabes mulighed for at lave ét samlet regelsæt i jernbaneloven for støjreguleringen af alle væsentlige jernbaneinfrastrukturarbejder og jernbanevirksomhedsaktiviteter, ligesom forslaget vil sikre en ensartet behandling af borgerne på tværs af kommunerne.

Det er hensigten at allerede tildelte dispensationer og støjgrænser fra kommunerne på igangværende projekter mv. vil blive ophævet, og fremadrettet vil arbejderne være omfattet af forslagets bestemmelser, medmindre andet er bestemt ved lov.

Forslaget vil således udgøre et fælles regelsæt gældende for støjreguleringen af faste arbejdspladser, påsætningsspor, opladning af batteritog, opstilling, rangering, opvarmning, nedkøling og service af tog mv. samt infrastrukturarbejder, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastrukturens, bybaners og privatbaners funktionalitet.

Der tilvejebringes med forslaget ikke hjemmel til at yde kompensation for støjende jernbaneaktiviteter omfattet af §§ 37 c – 37 f. Dette følger af, at der er tale om jernbaneaktiviteter som vedrører en opretholdelse af togdriften og jernbaneinfrastrukturens funktionalitet. Jernbaneaktiviteter i form af nyanlæg eller projekter, hvis primære formål er en udvidelse eller opgradering af jernbanens funktionalitet, skal fortsat foregå efter regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse. Dette med mindre det konkrete projekt reguleres særskilt ved en anlægslov eller projektet gennemføres i overensstemmelse med jernbanelovens eksisterende § 37 a, hvorefter at reglerne om støj ikke finder anvendelse, i det omfang det er nødvendigt for at undgå væsentlig forsinkelse eller fordyrelse af et jernbaneprojekt.

Med forslaget vil der samtidig ske en afbureaukratisering i forhold til administration og sagsbehandling af dispensationsansøgninger mv. herunder blive gjort op med det uhensigtsmæssige i den tidsmæssige udfordring mellem kravene til dispensationsansøgningerne og EU-kravene om varsling af kanaler og sporspærringer. Kommunerne vil således ikke længere skulle administrere regelsættet, og dispensationskompetencen vil blive samlet ét sted, så der sikres en ensartet praksis, herunder de sagsbehandlingsfordele, der følger, når erfaring og ekspertise opbygges centralt. Forslaget lægger op til at indordne sig den virkelighed, der er gældende i dag, hvor infrastrukturforvaltere, herunder Banedanmark, er nødsaget til at støj mere end de gældende grænser og uden for de faste tidsrum.

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

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

Det foreslås, at der for så vidt angår infrastrukturarbejder på fri strækning, på arbejdspladser og faste arbejdsbaser (herunder påsætningssteder) ikke skal gælde støjgrænser i dag- og aften timer. For

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

Materiel til brug for både passager- og godstransport samt arbejdskøretøjer – fx hensatte troljer eller tog i depotspor før- og efter parkering – kræver sikkerhedsservice før- og efter parkering, ligesom der er behov for servicering og klargøring. Dette er en naturlig forlængelse af togkørslen, hvorfor støjen i form af tomgang hørende til sikkerhedsservice, rangering, opstilling, opvarmning, nedkøling og service, herunder kørsel til depot, ligeledes foreslås uden støjgrænser, som tilfældet er i dag for strækningsstøj, da støj i forbindelse med sikkerhedsservice er nødvendigt for at kunne drifte togtrafikken. Service indbefatter bl.a. klargøringsaktiviteter i form af vask af tog, fækaliætømning, vand- og sandpåfyldning, indvendig og udvendig rengøring m.v. Det bemærkes, at forinden at en trolje, et større vedligeholdelsestog eller tog må køre ud fra sidespor/plads, skal der udføres et sikkerhedstjek af køretøjet. Det betyder at tomgang er nødvendigt fra 15 til cirka 30 minutter. Der skal bl.a. udføres bremsetest, som først kan udføres når trykluft til bremserne er etableret, tjek af lys m.v. For at undgå unødigt slid på motoren skal motor- og gearolie ligeledes varmes op. Både bremsetest og opvarmning kræver tomgangskørsel og er årstidsafhængig. Påsætning af banevejskøretøjer, herunder kørsel fra afsætningsplads til spor, falder ligeledes under opstart af køretøjerne. Afhængig af adgangsforholdene kan det tage fra 5 minutter til 15 minutter. Banevejskøretøjer er dog ikke afhængige af tomgang til opvarmning og sikkerhedstjek. Ved hvile forstås ventetiden indtil der er tilladelse til udkørsel i sporspærringen fra trafiktårnet. Denne tid kan tage op til 2 timer, hvis der sker uforudsete ting på sporet.

For alle infrastrukturaktiviteter forudsættes det, at infrastrukturforvalteren så vidt muligt skal søge at begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser. Ligeledes skal jernbanevirksomhederne så vidt muligt begrænse støjen fra deres terminalområder, opstillings- og servicearealer samt ved rangering.

Det forudsættes endvidere, at infrastrukturforvalteren, herunder Banedanmark, så vidt muligt fortsat vil informere berørte borgere om større bygge- og anlægsprojekter med varslinger om gener, omfang, periode m.v. af støjende og på andre måder generende aktiviteter i forbindelse med infrastrukturarbejder. Banedanmark anvender allerede i vidt omfang digital post med information til borgere om infrastrukturprojekter i deres nærhed, sms'er til naboer om for eksempel ændringer i infrastrukturprojekter, etablering af vagttelefon og e-postkasser på de enkelte infrastrukturprojekter, så borgerne ved, hvor de kan henvende sig, information om infrastrukturprojekter på Banedanmarks

hjemmeside, information til pressen, skiltning i lokalområder, byggepladser og stationer og afholdelse af borgermøder og åbne byggepladser.

3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

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

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

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

Forslaget har ikke erhvervsøkonomiske konsekvenser af betydning og har ikke i øvrigt erhvervsadministrative konsekvenser. Det forventes, at forslaget ved sin regelforenkling og større brugervenlighed vil lette administration for erhvervslivet, herunder ved at bestemmelserne om støj fra jernbaneaktiviteter bliver samlet ét sted. Herudover bliver reglerne om udledning af støj som følge af forslaget forenklet ved, at reglerne er ensartede uanset hvor i landet reglerne bliver administreret. Kommunerne skal ikke længere godkende dispensationsansøgninger. Dette forventes at ville lette sagsbehandlingen på området og dermed vilkårene for erhvervslivet (entreprenørerne). Muligheden for at afvikle arbejderne over en kortere periode (dage) vil også komme borgerne til gode i forhold til, at antallet af arbejdsdage.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

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

6. Klima-, miljø-, og naturmæssige konsekvenser

Forslaget vurderes ikke at have klima eller naturmæssige konsekvenser.

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

7. Forholdet til EU-retten

Forslaget til bestemmelser om støj har ingen relevante EU-retlige aspekter. Forslaget vil dog give bedre udnyttelse af de sporspærringer, som efter EU-retten skal indmeldes senest tre år før spærringerne, da der med forslaget til støj vil være begrænsede muligheder for ændringer i de forudsigelige betingelser for støjudledende arbejder.

Det bemærkes, at der med forslaget ikke foreslås ændringer af miljøbeskyttelseslovens § 14 a, som har til formål at implementere direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj, hvorefter miljøministeren bl.a. kan fastsætte regler om periodisk udarbejdelse af støjkortlægning og handlingsplaner med henblik på at vurdere og begrænse ekstern støj samt fastsættelse af tidsfrister herfor.

(...)

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 10 (1. I § 37 c-f)

De gældende regler om regulering af støjende infrastrukturarbejder følger af miljøbeskyttelsesloven samt regler udstedt i medfør heraf. Det følger bl.a. af miljøbeskyttelseslovens § 42, stk. 1, at kommunerne i forbindelse med offentlige anlægsarbejder kan meddele påbud om, at forureningen skal nedbringes, herunder påbud om gennemførelse af bestemte foranstaltninger. Kommunerne varetager i deres afgørelser bl.a. hensynet til støjpåvirkede naboer, og der kan med dette regelsæt fastsættes vilkår, der nedbringer de støjende aktiviteter ud fra dette hensyn.

Banedanmark har mulighed for at bede transportministeren om at tilsidesætte vilkår og som konsekvens kompensere borgerne efter jernbanelovens §§ 37 a og 37 b (og elektrificeringslovens §§ 14 a og 14 b).

For en nærmere beskrivelse af gældende ret henvises til pkt. 2.1.1. i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Det foreslås, at der skabes hjemmel i jernbaneloven til at jernbanen fortsat kan fornyes og vedligeholdes som i dag samtidig med at den daglige togdrift kan opretholdes og uden at omkostningerne til jernbanen vokser yderligere, samtidig med at der så vidt muligt i forhold til støj tages hensyn til naboer til jernbanen. I stedet for de almindelige miljøregler indsættes en almen gældende støjbestemmelse, der gælder for infrastrukturarbejder, herunder anlægs-, vedligeholdelse- og fornyelsesprojekter og arbejdspladser mv. samt rangerings-, opstillings- og servicearealer i forbindelse med togdriften ind i jernbaneloven. Lovforslaget vil kunne suppleres af jernbanelovens § 37 a og § 37 b, hvis betingelserne i disse bestemmelser er opfyldt, hvilket særligt er rettet mod nyanlægsprojekter.

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

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

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

Med forslaget til jernbanelovens § 37 c, stk. 2, foreslås det, at for de udpegede arbejdspladser og faste arbejdsbaser, jf. forslaget til jernbanelovens § 37 c, stk. 1, gælder ingen øvre støjgrænser i dagperioden kl. 07.00-18.00 og i aftenperioden kl. 18.00-23.00. For natperioden kl. 23.00-07.00 må støjen, som en bolig udsættes for ved bopælens mest støjbelastede bygningsfacade, ikke overstige 70 dB. Støjbelastningen på maksimalt 70 dB vil i overensstemmelse med fast praksis beregnes som det ækvivalente støjniveau i dB, hvilket er en middelværdi over en halv time af det varierende støjniveau.

Den foreslåede bestemmelse i stk. 2 skal ses i sammenhæng med den foreslåede bestemmelse i stk. 4, hvorefter infrastrukturforvalteren efter dialog med den pågældende kommune så vidt muligt skal søge at begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser.

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

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

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

Transportministeren vil både kunne bestemme at dispensere generelt eller i forhold til mere konkrete eller lokale forhold. Dispensationen vil kunne tidsbegrænses.

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

Det forudsættes, at ved transportministerens bestemmelser om dispensation tages der stilling til, om dispensationen er saglig, proportionel, i overensstemmelse med grundlovens § 73 om ekspropriation, de naboretlige regler og lovgivningen i øvrigt. Regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse finder ikke anvendelse på støj omfattet af transportministerens bestemmelse om dispensation efter den foreslåede bestemmelse.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 c, stk. 4, foreslås det, at infrastrukturforvalteren efter dialog med den pågældende kommune så vidt muligt skal søge at begrænse støjen fra arbejdspladser og faste arbejdsbaser.

Det forudsættes hermed, at infrastrukturforvalteren så vidt mulig tilrettelægger arbejder med mindst mulig gene for naboer til arbejdspladser og faste arbejdsbaser for øje. I praksis kan det dog ofte være vanskeligt at holde sig under, hvad der normalt anses for at være tålelige støj- og vibrationsgrænser. Der er begrænsede muligheder for at bruge mindre støjende arbejdsprocesser, og arbejdet må på grund af jernbanens placering i visse tilfælde udføres tæt på boligområder. Hertil kommer, at nogle typer af støjende arbejder skal gennemføres i tidsmæssig sammenhæng og således ikke kan stoppes ved almindelig arbejdstids ophør. Derudover er det nødvendigt at tage hensyn til afviklingen af togtrafikken ved planlægningen af arbejderne. Der kan derfor opstå behov for, at visse arbejder gennemføres uden for dagtimerne. Særligt vedligeholdelsesarbejder og mindre fornyelsesarbejder vil som regel skulle udføres om natten af hensyn til sporspæringer. Med henblik på at sikre, at generne mindskes mest muligt foreslås, at infrastrukturforvalteren skal indgå i en dialog herom med den pågældende kommune.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 d, stk. 1, foreslås det, at transportministeren kan udpege større infrastrukturarbejder, hvis primære formål er at opretholde statens jernbaneinfrastruktur, bybaners og privatbaners funktionalitet, hvor regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse ikke finder anvendelse.

Der udføres en række anlægsprojekter på jernbanen om året, som medfører støjende anlægsarbejder. Størstedelen af disse større infrastrukturarbejder gennemføres med hjemmel i jernbaneloven og elektrificeringsloven og skal som reglerne er i dag overholde de støjregler, der følger af miljølovgivningen.

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

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

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

Det forudsættes ligeledes, at der ved transportministerens bestemmelser om udpegning af større infrastrukturarbejder tages stilling til, om udpegningen er saglig, proportionel, herunder i overensstemmelse med grundlovens § 73 om ekspropriation og de naboretlige regler.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 d, stk. 2, foreslås det, at der for de udpegede infrastrukturarbejder, jf. forslaget til jernbanelovens § 37 d, stk. 1, ikke gælder nogen øvre støjgrænse.

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

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

Det vil være relevant for kommuner og bygherrer efter dialog med infrastrukturforvaltere, herunder Banedanmark, at få oplysninger om, hvilke aktiviteter der er lokalt, og som projektet skal tage højde for. Banedanmark er på statens jernbanenet allerede i dag løbende i dialog med kommunerne, når kommunerne udarbejder kommuneplaner og lokalplaner. Hvis kommunerne lægger op til at udlægge arealer til støjfølsom anvendelse, herunder til boliger, i nærheden af Banedanmarks arbejdspladsarealer (af nationale interesseområder), vil dette indgå i dialogen med kommunerne.

I dialogen drøfter Banedanmark med kommunen, hvordan kommunen i planmæssig henseende kan tage højde for støjgener fra arbejdspladsarealernes aktiviteter.

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

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

Infrastrukturforvalteren udfører mange vedligeholdelsesarbejder om året, hvoraf en del opstår akut, og hvor lovgivningen for anmeldelse af sådanne arbejder derfor reelt ikke kan overholdes. Vedligeholdelsesarbejder har ofte karakter af løbende og mindre punktvist arbejde på jernbanen af kortere varighed, hvor der udføres reparationer eller udskiftes dele for at opretholde banedriften. Arbejdet er ofte af få dage op til syv dages varighed og som regel på samme lokation. Hertil kan der komme vedligeholdelsesarbejder, som opstår akut. Vedligeholdelsesarbejder bliver samtidig ofte replanlagt og flyttet i tid, hvilket vanskeliggør planlægningen og koordinationen op mod kommunerne. Arbejdet er forbundet med usikkerhed, da opgaven ikke kan defineres fuldt ud på forhånd. Det gælder særligt, når der er tale om fejlretning eller tilstandsopgaver, hvor omfanget ikke fuldt ud kan afdækkes. Vedligehold kan udføres enten om dagen, fx når det handler om grønt vedligehold, arealer op til jernbanen, eftersyn og sikringsopgaver, som ikke kræver, at sporet er spærret, eller i togfrit interval, dvs. fra sidste tog i aftenkøreplanen til første tog den efterfølgende dag. Hovedparten af opgaverne udføres om natten, da de kun kan udføres ved sporspærring. Der kan løbende opstå mere akutte opgaver end de planlagte eller opstå uforudsete forhold, som indebærer omlægning af opgaver. Der er en række vedligeholdelsesopgaver, som enten udføres på lokationer, hvor der er langt til naboer, eller som ikke medfører generende støj. En del arbejde relateret til vedligeholdelses- og fornyelsesarbejder samt anlægsarbejder udføres også på faste arbejdspladser, ligesom påsætningssteder bruges som en del af arbejderne.

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

Det forudsættes, at en lokation er et afgrænset område på omkring 100 sammenhængende meter. Flyttes arbejdet længere end det, vil der være tale om en ny lokation.

Der kan fx være tale om en fræsekampagne på flere uger, som flytter sig rundt i landet eller en knusningskampagne med få dage på samme lokation, men flere dage på en strækning, og som dermed falder inden for forslaget til § 37 e, stk. 1. Der kan også være tale om fældning af træer om natten, hvor de trafikale regler gør det umuligt at fælde i dag- og aftentimerne. Men der kan også være tale om andet vedligeholdelses- og fornyelsesarbejde.

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

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

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

Det betyder, at de omhandlede arbejdssteder og maskiner på faste og midlertidige arbejdsbaser vil være undtaget regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse, og at der ikke gælder en øvre støjgrænse, hvis selve infrastrukturarbejdet på samme lokation kan holdes inden for syv sammenhængende døgn, og maskinerne kører ud fra de faste baser. Det kan fx være tilfældet i forbindelse med landsdækkende kampagner, hvor maskinerne typisk er placeret på en arbejdsbase i en længere periode og kører ud derfra, men i øvrigt bevæger sig fra lokation til lokation mens de måler/fræser/justerer.

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

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

Det kan for eksempel være i de situationer, hvor der i et konkret projekt er et hensyn til trafikafviklingen, der tilsiger, at tidsperioden på syv sammenhængende døgn på samme lokation forlænges.

Der er ikke formkrav til, hvordan transportministeren træffer beslutning om en dispensation efter forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 4.

Det forudsættes, at ved transportministerens bestemmelser om dispensation tages der stilling til, om dispensationen er saglig, proportionel, i overensstemmelse med grundlovens § 73 om ekspropriation, de naboretlige regler og lovgivningen i øvrigt. Regler vedrørende støj i lov om miljøbeskyttelse finder

ikke anvendelse på støj omfattet af transportministerens bestemmelse om dispensation efter den foreslåede bestemmelse.

Med forslaget til jernbanelovens § 37 e, stk. 4, foreslås det, at infrastrukturforvalteren så vidt muligt skal søge at begrænse støjen fra vedligeholdelse og akut opståede infrastrukturarbejder.

For en nærmere beskrivelse af § 37 e, stk. 4 henvises til de specielle bemærkninger til lovforslagets § 37 c, stk. 3.

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

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

Materiel til brug for både passager- og godstransport samt arbejdskøretøjer – fx hensatte troljer eller tog i depotspor før- og efter parkering – kræver sikkerhedsservice før- og efter parkering. Dette er en naturlig forlængelse af togkørslen, hvorfor støjen i form af tomgang hørende til sikkerhedsservice, herunder kørsel til depot, ligeledes foreslås uden støjgrænser, som tilfældet er i dag for strækningsstøj, da støj i forbindelse med sikkerhedsservice er nødvendigt for at kunne drifte togtrafikken.

Togoperatørerne har nødvendige terminalaktiviteter tæt på bebyggelser. Det gælder depotområder, hvor tog sættes i drift og tages ud af drift og hvor togene klargøres til driften, hvilket indebærer vask af tog, fækaliætømning, vand- og sandpåfyldning, indvendig og udvendig rengøring m.v. Disse aktiviteter er særligt omfattende om natten, hvor selve togdriften er minimal. Ligeledes gælder det værkstedsområder, hvor aktiviteten er særligt høj i natteperioden i forbindelse med at tog rangeres til værkstedet, sættes i drift og tages ud af drift. Aktiviteterne er nødvendige for at kunne drive togtrafik, og det foreslås derfor at fjerne støjgrænserne for disse aktiviteter.

(...)