

DEPARTEMENTET

Dato 21. december 2007  
J. nr. 518-12  
Deres ref.  
Sagsbeh.

Trafikudvalget (2. samling)  
TRU alm. del - Bilag 56  
Offentligt

Folketingets Trafikudvalg  
Christiansborg  
1240 København K

Med brev af 29. marts 2007 er Trafikudvalget orienteret om, at det var Transportministeriets vurdering, at der var behov for at se nærmere på organiseringen af jernbaneoverkørselsområdet, og at ministeriet på den baggrund havde udarbejdet et udkast til rapport om organiseringen af jernbaneoverkørselsområdet.

I brevet af 29. marts 2007 blev Trafikudvalget orienteret om, at rapportudkastet var sendt i høring hos de relevante ministerier, styrelser, KL, Danske Regioner, trafikselskaberne, jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne. Rapportudkastet var vedlagt brevet til jeres orientering.

Da høringen nu er afsluttet, og rapportudkastet er blevet revideret i relevant omfang, sender jeg jer hermed den endelige rapport til jeres orientering. Jeg vedlægger endvidere et høringsnotat, som sammenfatter de afgivne hørings svar. Det er fortsat rapportens indstilling, at infrastrukturforvaltningen af sikkerhedsforanstaltningerne i privatbanernes sikrede jernbaneoverkørsler overføres fra Vejdirektoratet til privatbanerne, mens myndighedsopgaverne fremadrettet samles i Trafikstyrelsen.

I forbindelse med implementeringen af en ny organisering af jernbaneoverkørselsområdet, forventes der at være behov for ændringer i de gældende regler for området. Det er min forventning, at der i løbet af den nærmeste fremtid vil blive skabt klarhed over behovet for ændringer.

Med venlig hilsen

Carina Christensen

## DEPARTEMENTET

Dato 12. december 2007  
J. nr. 518-12

Banekontoret

Peter Gjesing  
Telefon 33 92 43 85  
pgj@trm.dk

**Høringsnotat vedr. rapport om organisering af jernbanekørselsområdet**

./.  
Rapport om organisering af jernbanekørselsområdet har i udkast været i høring hos 30 forskellige interessenter (høringsliste vedlagt). Der er modtaget høringssvar fra 21 af de 30 adspurgte interessenter.

**Justitsministeriet**

Justitsministeriet har meddelt, at hverken Justitsministeriet eller Rigspolitiet har bemærkninger til rapporten.

**Indenrigs- og Sundhedsministeriet**

Indenrigs- og Sundhedsministeriet har meddelt, at de ikke har bemærkninger til rapporten.

**Trafikstyrelsen**

1. Trafikstyrelsen meddeler sig enig i rapportens anbefaling om, at Trafikstyrelsen fremover varetager myndighedsopgaven alene (model 2). Trafikstyrelsen bemærker, at det vil skabe klarhed over myndighedsansvaret og vil forhindre opsættende diskussioner mellem flere myndigheder.
2. Udformningen af vejanlæg ved overkørsler og ændringer af disse reguleres blandt andet af en række vejregler, og Trafikstyrelsen bemærker, at der i forbindelse med Trafikstyrelsens overtagelse af tilsyn med jernbaneoverkørslerne skal udarbejdes grundlag for Trafikstyrelsens tilsyn med de vejvendte forhold. Det vil være nødvendigt at sikre, at der tilføres ressourcer til Trafikstyrelsen til løsning af opgaven.
3. Trafikstyrelsen er enig i at anvende DUT-systemet (Det Udvidede Totalbalanceprincip) til at kompensere privatbanerne i de tilfælde, hvor der henføres nye opgaver til privatbanerne fra staten i forbindelse med anlægs-, fornyelse, drifts- og vedligeholdelsesopgaver af jernbaneoverkørslerne. Ved overdragelse af infrastrukturforvaltningen af overkørslerne bør privatbanerne sikres frihed til prioritering af midlernes anvendelse, idet privatbanerne herefter vil have et entydigt ansvar for at alle sikkerhedsforhold i overkørslerne overholdes.



4. Trafikstyrelsen bemærker, at det vil være uhensigtsmæssigt at henlægge opgaver vedrørende forbedring af privatbanernes overkørsler til Trafikstyrelsens regi, dels fordi Trafikstyrelsen ikke i større omfang bør være såvel udførende som godkendende myndighed, og dels fordi Trafikstyrelsen ikke har konkret erfaring med gennemførelse af anlægsprojekter.
5. Trafikstyrelsen bemærker, at reglerne vedr. jernbaneoverkørsler blev gennemgået i 1980'erne af en tværfaglig arbejdsgruppe med deltagelse af DSB og Vejdirektoratet. I relation til den aktuelle regeludstedelse kan der tages udgangspunkt i denne regelsanering. Trafikstyrelsen bemærker, at den i rapporten nævnte opgave med regeludstedelse formentlig bliver Trafikstyrelsens ansvar, hvis model 2 følges. I den forbindelse bemærker Trafikstyrelsen, at opgaven vurderes forholdsmæssig stor, og at den ikke vil kunne løftes inden for de nuværende ressourcer.
6. Trafikstyrelsen bemærker, at de ifølge rapporten skal indgå i et arbejde vedr. en prioritering over de fremtidige behov på jernbaneoverkørselsområdet. Trafikstyrelsen bemærker, at dette arbejde bør ses i sammenhæng med det ovenfor nævnte arbejde, der i 1980'erne blev udført af arbejdsgruppen bestående af DSB og Vejdirektoratet. Trafikstyrelsen bemærker endvidere, at der fortsat er gode muligheder for at reducere antallet af overkørsler - ikke mindst de ikke-sikrede. Det vil kræve en form for økonomisk incitament for, at den enkelte infrastrukturforvalter kan gennemføre reelle nedlægningsprojekter ved en gennemgang af en banestrækning. Trafikstyrelsen vil endeligt overveje, om der kan være begrænsninger i Trafikstyrelsens deltagelse som en regeludstedende myndighed i arbejdet med at udarbejde en prioritering af de fremtidige behov på jernbaneoverkørselsområdet.
7. Trafikstyrelsen har desuden følgende faktuelle bemærkninger til selve rapporten:
  - a. Der bør indledningsvis være en kort beskrivelse af en sikret overkørsels virkemåde.
  - b. Trafikstyrelsen har ikke udstedt en tilladelse til at drive jernbaneinfrastrukturforvaltning til Banedanmark.
  - c. Privatbanerne varetager primært driftssituationen på banen og er ikke nødvendigvis i besiddelse af en specifik faglig viden indenfor overkørselsområdet. Privatbanerne vil normalt ikke have egentlige personaleressourcer til rådighed for opgaven.
  - d. Det fremgår ikke af rapportudkastet, at privatbanerne allerede er infrastrukturforvalter for deres ikke-sikrede overkørsler. Det



er alene de sikrede overkørsler, som skal overdrages fra Vejdirektoratet til privatbanerne.

- e. Der bør anføres faktuelle oplysninger vedrørende antal overkørsler opdelt i sikrede og ikke-sikrede fordelt på de enkelte strækninger. Bilag 1 og 2 er ikke overskuelige.

*Bemærkninger:*

Ad. 1

Departementet noterer sig, at Trafikstyrelsen kan tilslutte sig rapportudkastets anbefaling om valg af model 2, hvor Trafikstyrelsen fremover varetager myndighedsopgaven alene.

Ad. 2

Departementet er enig i Trafikstyrelsens bemærkning om, at der skal skabes forudsætning for, at Trafikstyrelsen kan gennemføre tilsyn med de vejvendte forhold. Departementet gør opmærksom på, at det fremgår af rapportudkastet, at nye regler skal sikre, at Trafikstyrelsen tager hensyn til den samlede sikkerhed i overkørslen, dvs. både sikkerheden i vej- og jernbanetrafikken. For at imødekomme hensynet til sikkerheden for vejtrafikken, fremgår det af rapportudkastet, at der i relevant omfang må overføres ressourcer til Trafikstyrelsen.

Ad. 3

Trafikstyrelsen er enig i, at en eventuel omfordeling af de nuværende midler skal finde sted via DUT-systemet. Departementet vil i det videre arbejde have Trafikstyrelsens bemærkning om, at privatbanerne bør have frihed til at prioritere midlernes anvendelse in mente.

Ad. 4

I forhold til Trafikstyrelsens bemærkning om ikke at henlægge opgaverne vedrørende forbedring af privatbanernes overkørsler til Trafikstyrelsen gøres opmærksom, at der i rapportudkastet er fremlagt flere løsningsmodeller på administration af Vejdirektoratets bevilling på § 28.21.30.20 til udskiftning og modernisering af sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler. En mulig løsningsmodel er, at henlægge midlerne via DUT-systemet til privatbanerne kombineret med en aftale med de relevante privatbaner om, hvilke projekter der skal gennemføres.

Ad. 5



Departementet noterer sig Trafikstyrelsens bemærkning om, at der i 1980'erne fandt en regelsanering sted. I det videre arbejdevurderes det, i hvilket omfang den nye regeludstedelse på jernbaneoverkørselsområdet kan tage udgangspunkt i det arbejde, som Trafikstyrelsen henviser til.

I forhold til Trafikstyrelsens bemærkning om, at de vil blive ansvarlige for opgaven med udstedelse af nye regler, bemærkes, det, at fremgår af rapporten, at også Vejdirektoratet og andre relevante parter inddrages. Hvordan den endelige tilrettelæggelse af regeludstedelsesarbejdet skal foregå er endnu ikke fastlagt.

#### Ad. 6

I forhold til Trafikstyrelsens bemærkning om deltagelse i det videre arbejde, henvises til trafikaftalen fra 26. oktober 2006, hvor det blev besluttet, at departementet, Banedanmark, Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen i samarbejde gennemfører en særskilt analyse på baggrund af hvilken, der skal foretages en samlet prioritering af overkørselsområdet. Departementet vil overveje om denne opgave kan ses i sammenhæng med det regelarbejde, som ifølge Trafikstyrelsen blev udført i 1980'erne. I relation til Trafikstyrelsens bemærkning vedr. muligheden for nedlæggelse af jernbaneoverkørsler, bemærkes det, at vil prioritering af nedlæggelse af jernbaneoverkørsler vil indgå i det prioriteringsarbejde, som blev besluttet med trafikaftalen.

#### Ad. 7

I forhold til Trafikstyrelsens faktuelle bemærkninger til rapportudkastet, bemærkes følgende:

##### Ad. 7 a

Der er på s. 6 i rapporten indarbejdet en kort beskrivelse af en sikret overkørsel virkemåde

##### Ad. 7 b

Det er korrekt, at Trafikstyrelsen ikke har udstedt tilladelse til at drive jernbaneinfrastrukturforvaltning til Banedanmark. Banedanmark har – efter udskillelsen fra DSB - overtaget ansvaret for infrastrukturforvaltningen, hvilket er hjulmet i § 2 i Lov om Banedanmark. Dette er præciseret i rapporten, så det nu på side 15 og 53 fremgår:

”Som myndighed på jernbaneområdet har Trafikstyrelsen udstedt sikkerhedscertifikat til Banedanmark samt sikkerhedscertifikater og tilladelser til privatbanerne”.



Det fremgår endvidere i fodnote på side 15:

Side 5/23

”Trafikstyrelsen har ikke givet tilladelse til Banedanmark, da Banedanmarks opgaver som infrastrukturforvalter er en videreførelse af DSB's opgaver på området, og opgaverne er nærmere beskrevet i § 2 i Lov om Banedanmark”.

Ad. 7 c

I forhold til Trafikstyrelsens bemærkning vedr. privatbanernes mulige mangel på personaleressourcer til varetagelse af infrastrukturansvaret for overkørslerne, gøres opmærksomhed på, at det fremgår i rapporten, at Vejdirektoratet – som på nuværende tidspunkt varetager drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne i overkørslerne har udliciteret opgaven til et privat firma, der har den fornødne tekniske- og banefaglige kompetence. Privatbanerne kan vælge en tilsvarende løsning.

Ad. 7 d

Det er korrekt, at det ikke fremgår af rapportudkastet, at det alene er infrastrukturansvaret for de sikrede overkørsler, som skal overdrages fra Vejdirektoratet. Dette er præciseret i rapporten på side 9.

Ad. 7 e

Det er korrekt, at bilag 1 og 2 ikke er direkte sammenlignelige. Kortene er alene medtaget for at give et overordnet indtryk af, hvor i landet der findes jernbaneoverkørsler.

### **Vejdirektoratet**

1. Vejdirektoratet bemærker, at Vejdirektoratet ikke ønsker en model, hvor Vejdirektoratet er alene om at være myndighed. Set ud fra en sikkerhedsmæssig vinkel vil Vejdirektoratet ikke anbefale at ændre radikalt på de nuværende roller, hvor Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet repræsenterer viden om hver sin trafikart i en jernbaneoverkørsel. Vejdirektoratet bemærker, at Trafikstyrelsens tilsyn med jernbaneområdet er risiko- og auditbaseret, og at Trafikstyrelsen ikke selv besigtiger hele banelegemet med dets installationer. Vejdirektoratet anser en jernbaneoverkørsel for så farligt et punkt på jernbanen og vejen, at et tilsyn ikke bør foregå ved et audit- og risikobaseret tilsyn men bør være et direkte tilsyn i lighed med eksempelvis bilsyn og fødevaretilsyn.
2. Vejdirektoratet bemærker, at en række væsentlige forhold i forhold til vejtrafikkens sikre afvikling ikke omtales i rapporten.



3. Vejdirektoratet bemærker, at trenden i de europæiske lande og USA er, at banerne har erkendt, at vejsiden skal have større indflydelse på sikkerheden for vejtrafikken og dermed også banetrafikken, idet vejtrafikkanterne er den primære årsag til uheld i jernbaneoverkørsler.
4. Vejdirektoratet bemærker, at vejsiden er "skyld i" langt de fleste uheld, hvilket understreger vigtigheden af vejsidens indflydelse på sikkerheden i jernbaneoverkørsler. Der kræves viden om sikkerhedsforholdene set fra vejsiden for, at jernbaneoverkørslerne kan bidrage til en positiv udvikling med stadig færre tilskadekomne, og hvor den samlede udvikling og erfaring omkring vejtrafikikkerhed løbende skal udnyttes.
5. Vejdirektoratet bemærker, at der i høringsrapporten ikke er relateret til EU's arbejde med trafikikkerheden på det transeuropæiske vejnet og de danske vejtrafikikkerhedshandlingsplaner.
6. Vejdirektoratet bemærker, at det af jernbanesikkerhedsdirektivet artikel 4 fremgår, at jernbanesikkerheden skal opretholdes og løbende forbedres under hensyntagen til den tekniske og videnskabelige udvikling og med hovedvægten lagt på forebyggelse af alvorlige ulykker.
7. Vejdirektoratet har følgende bemærkninger til forslaget om, at myndighedsopgaverne fremadrettet varetages af Trafikstyrelsen:
  - a. Vejdirektoratet bemærker, at det ikke som anført i rapporten er korrekt, at de to myndigheder ved valg af model 1 skal følge med i udviklingen i EU, da regler for overkørsler er nationale, da *Interoperabilitetsdirektivet* gennemføres ved udstedelse af Tekniske specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er). TSI'er dækker områder, der skal harmoniseres for at muliggøre bane trafik henover landegrænserne. Såvel sikringsanlæggene (banernes signalanlæg) som overkørslerne betragtes som nationale anlæg. Der kommer ingen europæiske krav til udformningen af disse.
  - b. Vejdirektoratet bemærker, at det er direktoratets opfattelse, at det ikke er nogen ulempe, at godkendelsen skal gennem to myndigheder med hver sin ekspertise for de to vidt forskellige trafikarter med hver sin kultur. Tværtimod er det en fordel for den samlede sikkerhed i en jernbaneoverkørsel, at de to myndigheder med den største ekspertise inden for henholdsvis bane og vej bliver enige.
  - c. Vejdirektoratet bemærker, at det ikke er korrekt, at det anføres som ulempe, at drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger på privatbanerne ikke sammentænkes med den øvrige



vedligeholdelse hverken af de vejansvarlige eller jernbaneinfrastrukturforvalterne. Vejdirektoratet er enig i, at der kan ske en ensartethed ved drift og vedligeholdelse, herunder mulighed for fællesindkøb.

- d. Vejdirektoratet finder det nødvendigt ved etablering af niveaufri skæringer, at Vejdirektoratet, som statens ekspert på vejområdet, kvalitetssikrer de ved anlægget nødvendige vej anlæg. Hvor det er hastigheden og/eller intensiteten af togtrafikken, der er skadevolder, bør det fortsat være Vejdirektoratet, der skal kvalitetssikre den del af projektet, som vedrører vej anlæg.
  - e. Vejdirektoratet bemærker, at direktoratet i forbindelse med opgraderinger af banestrækninger bør forestå standarden for sikkerhedsniveauet for vejtrafikanterne og dermed sikre, at den nødvendige økonomi indgår, når det samlede projekt skal behandles politisk. Opgradering med flere tog, jfr. BEK om kanal tildeling, bør sikkerhedsvurderes af myndighederne i relation til overkørsler forinden iværksættelse.
  - f. Vejdirektoratet foreslår, at nedlæggelse af overkørsler ved ekspropriation sker ved Vejdirektoratet – også på de statslige banestrækninger - under hensyntagen til den store erfaring, der er opbygget samt at afløsningsanlæggene primært er vejtekniske anlæg. Nedlæggelser er primært vejfaglige projekter. Vejdirektoratet anfører, at det, som anført i rapporten, ikke er nødvendigt med en særlig ekspropriationsbemyndigelse til privatbanerne.
  - g. Vejdirektoratet anbefaler, at ejerskabet for privatbanernes overkørsler overgår til privatbanerne. Vejdirektoratet vil anbefale, at moderniseringsbevillingen administreres af Vejdirektoratet indtil dens udløb med udgangen af 2009. Der er allerede foretaget disponeringer, der løber ind i 2009. Vejdirektoratet har hidtil haft en rådgivningsaftale med et privatfirma, der udløber 01.09.2008 med option 2 x 1 år, samt aftaler med et installatørfirma ved hver banestrækning.
8. Vejdirektoratet bemærker endelig, at en række andre organisationer, der normalt inddrages i forbindelse med vejregler bør medtages i høringen:
- Kommunalteknisk Chefforening
  - Danmarks TransportForskning
  - Rådet for Større Færdselssikkerhed





- Dansk Transport og Logistik
- Dansk Cyklist Forbund
- Danmarks Naturfredningsforening
- Miljøministeriet
- Skov- og Naturstyrelsen
- Danske Busvognmænd
- Forenede Danske Motorejere

## Ad 1.

Det kan oplyses, at Vejdirektoratet i sommeren 2007 har taget til efterretning, at der arbejdes videre med model 2.

Departementet noterer sig, at Vejdirektoratet i høringssvaret finder, at model 1 er den bedste løsning, mens Vejdirektoratet ikke kan anbefale model 3. Departementet henviser til konklusionerne i rapporten, hvor det fremgår, at model 1 ikke kan anbefales, idet modellen er relativ kompleks og vil medføre et betydeligt koordinationsbehov. Vælges model 1 vil det således blandt andet betyde, at to myndigheder (Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen) skal følge med i den tekniske udvikling på området. Løsningen vil også betyde, at infrastrukturforvalteren skal forelægge projekter for to myndigheder, og at der er to myndigheder, der skal føre tilsyn. Det er erfaringen, at dette i praksis medfører konflikter mellem myndighedsafgørelser. Det fremgår yderligere af rapporten, at Vejdirektoratet ikke i dag varetager tilsynsopgaver på vejområdet sådan som Trafikstyrelsen varetager på jernbaneområdet. Hvis Vejdirektoratet skal tillægges en tilsynskompetence i forhold til jernbaneoverkørslerne vil det således være et nyt system, der skal opbygges.

I forhold til bemærkningen om at en jernbaneoverkørsel er et så farligt punkt på jernbanen/vejen, at Trafikstyrelsens tilsyn af jernbaneoverkørslerne - ved valg af model 2 - bør være et direkte tilsyn, hvor Trafikstyrelsen "selv besigtiger hele banelegemet med dets installationer", er vurderingen, at det er mest hensigtsmæssigt, at Trafikstyrelsens tilsyn med jernbaneoverkørsler varetages på samme måde som Trafikstyrelsens øvrige tilsyn på jernbaneområdet - nemlig ved at infrastrukturforvalterne opstiller de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer og etablerer en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation, som omfatter sikkerheden i overkørslerne. Trafikstyrelsens tilsyn med jernbaneoverkørslerne baseres herefter på disse systemer.

Trafikministeriet er enig i, at jernbaneoverkørslerne er et farligt sted på jernbanen/vejen, og i den forbindelse gøres opmærksom på, at det derfor anbefales i rapporten, at der ved fastlæggelsen af niveauet for infrastrukturforvalternes egenkontrol bl.a. bør lægges vægt på:



- at infrastrukturforvalteren løbende skal gennemføre kontrol med jernbaneoverkørslernes tilstand, herunder bl.a. en løbende fysisk kontrol af forholdene i jernbaneoverkørslerne og en systematisk overvågning af og opfølgning på fejl.
- at der periodisk, f.eks. hvert 2. eller hvert 4. år gennemføres samlede gennemgange af jernbaneoverkørslernes udformning og tilstand med henblik på at vurdere om udviklingen har medført behov for yderligere tiltag.

Det fremgår også af rapporten, at det bør overvejes, om der er behov for at opstille krav om, at Trafikstyrelsen gennemfører stikprøvekontrol, samt at der indføres skærpet tilsyn og flere stikprøvekontroller, hvis det viser sig, at der er problemer med infrastrukturforvalterens varetagelse af opgaven.

Et audit- og risikobaseret tilsyn af jernbaneoverkørsler efter de ovenstående retningslinier vurderes således at være fuldt tilstrækkeligt.

Trafikstyrelsen har i forbindelse med sikkerhedsgodkendelsen af jernbaneinfrastrukturforvalterne de nødvendige redskaber til at sikre at disse lever op til deres ansvar også på dette område.

Der skal endvidere i forbindelse med implementering udarbejdes opdaterede regler for infrastrukturforvalterens opgaver og ansvar i forbindelse med overkørsler, der vil klarlægge dette ansvar.

#### Ad 2.

I forhold til bemærkningerne om, at rapporten er skrevet med stor vægtning på jernbanesiden, henvises til skemaet på side 9 i rapporten, hvoraf det fremgår, hvilke aktører der findes på området, de respektive myndigheder og deres respektive opgaver. I skemaet på side 9 fremgår det således også, hvilke aktører der findes på vejområdet, de respektive myndigheder og deres respektive opgaver. Grunden til at drifts- og myndighedsforhold i forbindelse med statsveje, kommuneveje og private fællesveje ikke er yderligere nævnt i skemaerne på side 12 og 13 er, at der ikke er planlagt ændringer i drifts- eller myndighedsforhold i relation til statsveje, kommuneveje og private fællesveje i de diskutererede modeller. I rapporten er der indarbejdet en række anbefalinger til det videre arbejde, som skal sikre inddragelsen af vejrelaterede forhold i myndighedsvaretagelsen fremover.

#### Ad 3.

Det bemærkes, at det ikke er rapportens hensigt at skære ned på vejsidens indflydelse på sikkerheden for vejtrafikken i overkørslerne, men at sikre en enklere myndighedsstruktur på området. Der er indarbejdet en



række anbefalinger til det videre arbejde, som skal sikre inddragelsen af vejrelaterede forhold i myndighedsvaretagelsen fremover, herunder høring af Vejdirektoratet. Der er således enighed om, at den konkrete udmøntning af model 2 skal sikre den nødvendige inddragelse af vejforhold.

Ad 4.

Det bemærkes, at det i rapportens anbefalinger til det videre arbejde fremgår, at det skal sikres via en ændring af reglerne, at Trafikstyrelsen tager hensyn til både vej- og jernbanesiden ved forvaltningen af myndighedsopgaverne på jernbaneoverkørselsområdet.

Det fremgår endvidere at de regler, som fastsættes skal sikre, at Trafikstyrelsen tager hensyn til den samlede sikkerhed i jernbaneoverkørslen, dvs. både sikkerheden for vejtrafikken og jernbanetrafikken, idet det er centralt at overkørselsmyndigheden også varetager hensynet til begge transportformer.

Ad 5.

Departementet er enig med Vejdirektoratet i, at EU's arbejde med trafikikkerheden på det transeuropæiske vejnet og de danske vejtrafikikkerhedshandlingsplaner ikke er nævnt i rapporten. Rapporten er imidlertid ikke ændret, da formålet med rapporten primært er at belyse de organisatoriske forhold og grundlaget herfor.

Ad 6.

Departementet har noteret sig Vejdirektoratets bemærkning. Der er i dag stor forskel på sikringsniveauet på statsbaner og privatbaner. Det er intentionen, at der i fremtiden skal være et fælles regelsæt vedr. sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler gældende for både statsbanerne og privatbanerne. Formuleringen ændres så der ikke skabes tvivl herom.

Ad 7a.

Departementet har noteret sig, at Vejdirektoratet ikke finder det korrekt, at to myndigheder skal følge med i udviklingen i EU, da regler for overkørsler er nationale og overkørslerne betragtes som nationale anlæg. Det skal bemærkes, at der i EU-regi - som en del af udmøntningen af sikkerhedsdirektivet - for tiden arbejdes med at identificere sikkerhedsindikatorer for jernbaneoverkørsler. Trafikstyrelsen følger som sikkerhedsmyndighed for jernbaneområdet med i dette arbejde. Det skal præciseres, at der i rapporten ikke udelukkende henvises til, at de to myndigheder skal følge med i udviklingen i EU men også den tekniske udvikling på området generelt.



Ad 7b.

Departementet er enig med Vejdirektoratet i, at det ikke nødvendigvis er en ulempe, at godkendelsen skal igennem to myndigheder. Der er imidlertid også enighed mellem Vejdirektoratet og departementet om, at det i forhold til ønsket om at skabe en enklere myndighedsstruktur er en ulempe, at der er flere godkendende myndigheder, hvilket også er kommet til udtryk i praksis.

Ad 7c.

Departementet er enig i Vejdirektoratets bemærkning og har fjernet det pågældende afsnit fra rapporten.

Ad 7d.

Departementet er enig med Vejdirektoratet i, at der skal ske en vejteknisk kvalitetssikring ved etablering af niveaufriskæringer. Det bemærkes hertil, at det fremgår af anbefalingerne til det videre arbejde, at der skal udarbejdes regler der sikrer, at Trafikstyrelsen tager hensyn til både vejsiden og banesiden, samt at Trafikstyrelsen kan inddrage Vejdirektoratet. Det er desuden indføjet i anbefalingerne i rapporten, at det bør overvejes, om der er behov for yderligere tiltag til sikring af vejtekniske forhold i niveaufri overkørsler, eksempelvis fast høring af Vejdirektoratet i alle sager om niveaufri skæringer.

Ad 7e.

Departementet har noteret sig Vejdirektoratets bemærkning om, at der i forbindelse med det politiske beslutningsgrundlag om opgradering af jernbanestrækningerne afsættes økonomi til sikkerhed i overkørsler og etablering af niveaufriskæringer, samt at Vejdirektoratet bør forestå dette arbejde. Departementet skal hertil anføre, at der i rapportens anbefalinger til det videre arbejde fremgår, at det i forbindelse med udarbejdelse af det politiske beslutningsoplæg til brug for den samlede prioritering af overkørselsområdet kan overvejes at indarbejde nogle materielle regler for udformning af sikkerhedsforanstaltningerne. Ved udarbejdelsen af disse materielle regler kan det også sikres, at der tages stilling til finansieringen til øgede sikkerhedskrav i overkørsler.

Ad 7f.

Vejdirektoratet ønsker fortsat at forestå nedlæggelser af overkørsler ved ekspropriation. Det er udgangspunktet, at vejmyndigheden skal være repræsenteret ved nedlæggelse af overkørsler. Det fremgår derfor i anbefalingerne i rapporten vedr. det videre arbejde, at det skal sikres, at lokale vejmyndigheder som minimum skal inddrages i de projekter, der forudsætter omlægning af eksisterende veje og etablering af nye adgangsveje, og at disse myndigheder skal være repræsenteret ved ekspropriationsforretningerne, samt at det kan overvejes, hvorvidt der er behov for, at Vejdirektoratet som sektormyndighed bistår de lokale



vejmyndigheder eller infrastrukturforvalteren i alle sager om nedlæg-  
gelse af overkørsler ved ekspropriation.

Ad 7g.

Det bemærkes, at Vejdirektoratet er enig i, at ejerskabet for privatbane-  
overkørslerne bør overgå til privatbanerne. Det bemærkes endvidere, at  
Vejdirektoratet anbefaler, at moderniseringsbevillingen administreres  
af Vejdirektoratet indtil dens udløb i 2009. Det fremgår således i anbe-  
falingerne til det videre arbejde, at der skal findes en overgangsløsning  
for bevillingen. Der indføres i anbefalingerne, at det bør overvejes, at  
lade Vejdirektoratet administrere bevillingen til udgangen af 2009.

Ad 8.

Vejdirektoratets forslag om en udvidet høringsliste noteres. Departe-  
ment vil i forbindelse med det videre arbejde med reglerne på området  
inddrage de af Vejdirektoratet nævnte institutioner i relevant omfang.

#### **Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne**

1. Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne bemærker, at det  
i rapportudkastet foreslås, at privatbanerne gives en særskilt ekspropria-  
tionshjemmel. Dette finder Kommissarius ved Statens Ekspropriation-  
er på Øerne ikke er nødvendigt, idet L 96 1965 § 1 også gælder ikke-  
statslige anlæg af den art, der er omfattet af loven.
2. Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne bemærker, at  
Vejdirektoratet ikke længere skal inddrages i projekter, der ikke vedrø-  
rer statsveje. Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne fo-  
reslår i den forbindelse, at det sikres, at de lokale vejmyndigheder fra  
starten inddrages i de projekter, der forudsætter omlægning af eksiste-  
rende veje og etablering af nye adgangsveje, og at disse myndigheder er  
repræsenteret ved forretningerne.
3. Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne bemærker, at  
den foreslåede frist på 1 måned til forelæggelse af en sag om midlertidig  
lukning af en jernbaneoverkørsel for ekspropriationskommissionen ik-  
ke er tilstrækkelig, hvilket bl.a. skyldes, at indvarsling til en forretning  
skal ske med 4 ugers varsel.

#### *Bemærkninger:*

Ad. 1

Departementet er enig i, at L 96 1965 ifølge § 1 også gælder ikke-  
statslige anlæg af den art, der er omfattet af loven. Der lægges i rappor-  
ten ikke op til at ændre på selve ekspropriationssystemet. Det fremgår  
af rapporten, at Banedanmark er anlægsmyndighed på statsbanerne,



mens Vejdirektoratet hidtil efter anmodning fra privatbanerne har fungeret som anlægsmyndighed for privatbanernes sikrede overkørsler. Rapportens forslag på ekspropriationsområdet går således alene på det tjenstlige i, at privatbanerne, som fremadrettet skal være anlægsmyndighed for alle projekter på deres jernbanenet (inkl. overkørsler), gives en *udtrykkelig* ekspropriationshjemmel, således at privatbanerne som anlægsmyndighed bringes på linie med Banedanmark, som allerede har en udtrykkelig ekspropriationshjemmel.

Ad. 2

Departementet er enig i, at de lokale vejmyndigheder skal inddrages i de projekter, der forudsætter omlægning af eksisterende veje og etablering af nye adgangsveje, og at disse myndigheder skal være repræsenteret ved ekspropriationsforretningerne. Departementet indfører derfor i anbefalingerne til det videre arbejde, at det skal sikres, at lokale vejmyndigheder som minimum skal inddrages i de projekter, der forudsætter omlægning af eksisterende veje og etablering af nye adgangsveje, og at disse myndigheder skal være repræsenteret ved ekspropriationsforretningerne, samt at det kan overvejes, hvorvidt der er behov for, at Vejdirektoratet som sektormyndighed bistår de lokale vejmyndigheder, såfremt de måtte ønske dette.

Ad. 3

Departementet er enig i bemærkningen om tidsfristen for midlertidig lukning af en jernbaneoverkørsel. Departementet mener dog stadig, at det er formålstjenligt, at sætte en frist indenfor hvilken en anlægsmyndighed skal initiere videre tiltag i forbindelse med en midlertidig lukning af en jernbaneoverkørsel. Departementet ændrer derfor den relevante tekst på side 61 i høringsnotatet til: "Hvis en midlertidig lukning af en jernbaneoverkørsel ikke er en direkte følge af igangværende vej- eller sporarbejder, bør der således fastsættes en tidsfrist på f.eks. 1 måned indenfor hvilken anlægsmyndigheden skal indlede en ekspropriationssag." Der opstilles således ikke tidsfrist for, hvor lang tid der må forløbe, før sagen forelægges ekspropriationskommissionen.

### **Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland**

1. Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland indskrænker sine bemærkninger til spørgsmålet om nedlæggelse af overkørsler, da kommissariatet ikke vurderer, at infrastrukturforvaltningen er en sag for kommissariatet. Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland tilslutter sig fuldt ud bemærkningerne i kapitel 8 vedr. nedlæggelse af overkørsler samt konklusionsafsnittet 10.1.4., hvor det fremgår, at der ikke vurderes at være behov for at ændre på ekspropriationssystemet.



2. Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland bemærker, at det er en fejl, at der i punkt 8.1.2.2 henvises til ekspropriationsprocesloven og gør opmærksom på, at den citerede lov er lov nr. 96 af 1965.

*Bemærkning:*

Ad. 1

Departementet noterer sig, at Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland er enig i rapportudkastets konklusioner om, at der ikke er behov for at ændre på ekspropriationssystemet.

Ad. 2

Fejlen er rettet, så der nu henvises til den korrekte lov i punkt 8.1.2.2.

**Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane**

1. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane bemærker, at de i forbindelse med undersøgelse af jernbaneulykker hhv. hændelser på overkørselsområdet bl.a. benytter Vejdirektoratets ekspertise på den vejvendte side af jernbaneoverkørselsområdet. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane gør gældende, at det – om muligt – vil være hensigtsmæssigt, at Vejdirektoratets (undersøgelses)kompetence på den vejvendte del af jernbaneoverkørselsområdet placeres således, at den fortsat er tilgængelig for Havarikommissionen – gerne uafhængigt af myndighedsopgaver og infrastrukturforvaltning.
2. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane bemærker specifikt til punkt 4.1.1.1.2 vedr. påbud, at det ikke nødvendigvis er en ulempe, at den myndighed der har beføjelse til at udstede påbud ikke også administrerer anlægsmidler. Det må tværtimod anses for hensigtsmæssigt, at en myndighed der skal udstede påbud med henblik på at fjerne eller modvirke risici, ikke skal udstede påbud til sig selv.
3. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane ønsker ordet ”dog” i tredje linie under punkt 7.1 fjernet.
4. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane bemærker, at der under punkt 7.3 formentligt bør tilføjes et krav om, at det periodiske tilsyn af overkørslernes udformning bl.a. også skal omfatte tilpasning til eventuelle ændringer i omfang og karakter af hhv. jernbane- og vejtrafik.

*Bemærkninger:*

Ad. 1.



Mulighederne for, at Vejdirektoratet som vejsektormyndighed fortsat kan være tilgængelig for Havarikommissionens undersøgelser af ulykker vil blive undersøgt i det videre arbejde.

Ad. 2

Den første ulempe dot under punkt 4.1.1.12 er udgået af rapporten.

Ad. 3

"Dog" i tredje linie under punkt 7.1. er slettet.

Ad. 4

I forhold til bemærkningen om, at der under punkt 7.3 bør tilføjes et krav om, at det periodiske tilsyn af overkørslernes udformning bl.a. og så skal omfatte tilpasning til eventuelle ændringer i omfang og karakter af hhv. jernbane- og vejtrafik, er det vurderingen, at dette forhold er indeholdt i punkt 7.3 under dot nummer to.

### **Rigspolitiet**

Rigspolitiet har jf. høringssvaret fra Justitsministeriet ikke bemærkninger til rapportudkastet.

### **KL**

1. KL tilslutter sig model 1, "den blandede model", i det de bemærker, at en fordel ved denne model er at den styrelse, som besidder det bedste kendskab til jernbaneforhold har ansvaret for disse, mens den styrelse som har indsigten på vejområdet (herunder bl.a. for vejregler) har ansvaret på vejsiden. KL bemærker i den forbindelse, at det er en fordel, at såvel Trafikstyrelsen som Vejdirektoratet fortsat vil være forpligtet til at følge med og varetage udviklingen på hver deres fagspecifikke område.
2. KL bemærker, at rapporten er skrevet med stor vægt på jernbanesiden. I den forbindelse bemærker KL, at der i skemaerne på side 12 og 13 er anført sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler på statsbaner og sikkerhedsforanstaltninger i overkørsler på privatbaner. KL er af den opfattelse, at der også bør kunne anføres drifts- og myndighedsforhold i forbindelse med statsveje, kommuneveje og private fællesveje.

*Bemærkninger:*





Ad. 1

Der henvises til den første svarbemærkning til Vejdirektoratet.

Ad. 2

I forhold til KL's bemærkninger om, at rapporten er skrevet med stor vægtning på jernbanesiden, henvises til skemaet på side 9 i rapportudkastet, hvoraf det fremgår, hvilke aktører der findes på området, de respektive myndigheder og deres respektive opgaver. I skemaet på side 9 fremgår det således også, hvilke aktører der findes på vejområdet, de respektive myndigheder og deres respektive opgaver. Grunden til at drifts- og myndighedsforhold i forbindelse med statsveje, kommuneveje og private fællesveje ikke er yderligere nævnt i skemaerne på side 12 og 13 er, at der ikke er planlagt ændringer i drifts- eller myndighedsforhold i relation til statsveje, kommuneveje og private fællesveje i de diskuterede modeller. I rapporten er der indarbejdet en række anbefalinger til det videre arbejde, som skal sikre inddragelsen af vejrelaterede i myndighedsvaretagelsen fremover.

### **Danske Regioner**

Har ikke afgivet høringssvar.

### **Nordjyllands Trafikselskab**

Har afgivet bemærkninger under Hovedstadens Lokalbaner.

### **Midttrafik**

1. Midttrafik har meddelt, at det er aftalt med Odderbanen og Lemvigbanen, at disse baner fremsender bemærkninger til rapportudkastet på Midttrafiks vegne. Hovedstadens Lokalbaner har fremsendt bemærkninger til rapportudkastet på samtlige privatbanernes vegne (herunder Odderbanen og Lemvigbanen). Midttrafik bemærker endvidere, at det er afgørende, at regionerne kompenseres fuldt ud for de merudgifter, der kommer til at påhvile banerne i forbindelse med en evt. omorganisering af jernbaneoverkørselsområdet.
2. Midttrafik oplyser, at Odderbanen har fremsendt særskilte bemærkninger til rapportudkastet (udover de bemærkninger som Hovedstadens Lokalbaner har fremsendt på samtlige privatbanernes vegne). Odderbanens bemærkninger til rapportudkastet gengives herunder.

Odderbanen er grundlæggende enig i, at der er behov for at få klarlagt ansvarsforholdene omkring overkørslerne, men udtrykker betænkelighed ved at overtage ansvaret for overkørselsområdet. Denne betænkelighed gælder uanset, om de nødvendige økonomiske midler følger med. Betænkeligheden skyldes, at Odderbanen gennem de senere år



har tilpasset sin organisation til en fremtid, hvor driften af banen, herunder formentlig også infrastrukturen, skal overgå til andre. Odderbanen vurderer på den baggrund, at det vil være vanskeligt at opbygge de faglige kompetencer til at varetage ansvaret for overkørselsområdet og anbefaler, at der på baggrund af aftalen mellem Århus Amt (nu Midttrafik og Region Midtjylland) og staten om samdrift og samkørsel af Grenåbanen og Odderbanen, indledes drøftelser mellem de respektive parter om fremtidig placering af Odderbanens infrastruktur.

*Bemærkning:*

Ad. 1

Det fremgår af rapporten, at det er hensigten, at der i forbindelse med en reorganisering i relevant omfang skal gennemføres en omfordeling af de nuværende bevillinger til området. I det omfang der henføres opgaver til privatbanerne, forventes omfordelingen at finde sted indenfor DUT-systemet.

Ad. 2

Det står ikke klart, at Odderbanen, i forhold til at overtage infrastrukturansvaret for banens overkørsler, står overfor en anderledes udfordring end de øvrige danske privatbaner. Den i høringsvaret nævnte aftale om samdrift og samkørsel af Grenåbanen og Odderbanen vedrører alene muligheden for at DSB's materiel i fremtiden muligvis skal betjene både Odderbanen og Grenåbanen. Aftalen om samdrift og samkørsel af Grenåbanen og Odderbanen har således ikke noget at gøre med placeringen af ansvaret for infrastrukturforvaltningen på Odderbanen, hvorfor det er vurderingen, at at denne aftale skal holdes udenfor spørgsmålet om ansvaret for infrastrukturforvaltningen på Odderbanen.

I forhold til Odderbanens bemærkning om manglende faglig kompetence til at overtage overkørselsområdet henledes opmærksomheden på, at det fremgår i rapporten, at Vejdirektoratet – som på nuværende tidspunkt varetager drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne i overkørslerne - i praksis har udliciteret opgaven til et privat firma, der har den fornødne tekniske- og banefaglige kompetence. Odderbanen vil - evt. sammen med andre lokalbaner – kunne vælge en tilsvarende løsning.

**Sydtrafik**

Har ikke afgivet høringssvar.

**FynBus**

Har ikke afgivet høringssvar.

**Movia**



1. Movia anbefaler model 1 – den blandede model - hvor Trafikstyrelsen er myndighed for de banevendte forhold og Vejdirektoratet er myndighed for de vejvendte forhold.
2. Movia har følgende bemærkninger til den økonomiske tilrettelæggelse:
  - a. Anlægsmidler skal administreres gennem Trafikstyrelsen i lighed med de øvrige statslige investeringstilskud. Trafikstyrelsen kan, for at håndtere den i rapporten nævnte overgangsperiode indhente oplysninger fra de enkelte baner og/eller Vejdirektoratet om de planlagte projekter i 2008 og 2009 med den dertil hørende økonomi.
  - b. Drifts- og vedligeholdelsesomkostninger indgår i DUT efter en fordelingsnøgle, der afspejler den enkelte regions antal kilometer privatbanestrækning.

*Bemærkninger:*

Ad. 1

Der henvises til den første svarbemærkning til Vejdirektoratet.

Ad. 2

I forhold til Movia's bemærkninger til økonomien på området henvises til de overvejelser, der fremgår af rapporten.

Ad. 2 a

I forhold til håndtering af Vejdirektoratets bevilling på § 28.21.30.20 er der i rapporten overvejelser om, at en løsning i en overgangsperiode kunne være at henlægge midlerne via DUT-systemet til privatbanerne kombineret med en aftale med de relevante privatbaner om, hvilke projekter, der skal gennemføres. Det fremgår af rapporten, at det alternativt kan overvejes, at lade Trafikstyrelsen håndtere udmøntningen på området. Movia's bemærkning vedrørende håndtering af anlægsmidlerne i en overgangsperiode indgår således som en mulig løsning i rapporten.

Ad. 2 b

Det fremgår af rapporten, at det er hensigten, at der i forbindelse med gennemførelsen af reorganiseringen i relevant omfang skal gennemføres en omfordeling af de nuværende bevillinger til området, og at det forventes, at omfordelingen vil finde sted indenfor DUT-systemet i det omfang, der henføres opgaver til privatbanerne. Departementet vil i det videre arbejde vedr. økonomien på overkørselsområdet medtage Movia's bemærkning om, at fremtidige drifts- og vedligeholdelsesomkostninger til overkørslerne kan indgå i DUT-systemet efter en fordelingsnøgle, der afspejler den enkelte regions antal kilometer privatbanestrækning.



**BAT**

Har ikke afgivet høringssvar.

**DSB**

Har ikke afgivet høringssvar.

**Arriva**

Har ikke afgivet høringssvar.

**Banedanmark**

1. Banedanmark meddeler sig enig i rapportudkastets anbefaling om, at Trafikstyrelsen fremover varetager myndighedsopgaven alene (model 2). Banedanmark bemærker, at implementeringen af model 2 vil styrke gennemførelsen af de projekter vedr. nedlægning af overkørsler, som Banedanmark løbende gennemfører indenfor 10-års planen (som er udarbejdet i samarbejde med Trafikstyrelsen).
2. I forhold til organiseringen af tilsynsopgaverne under model 2 er Banedanmark enig i, at Trafikstyrelsens tilsyn kan lægges an på infrastrukturforvalterens egenkontrol og opbygning af en forsvarlig sikkerhedsorganisation. Banedanmark bemærker også, at det er hensigtsmæssigt, at de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer er ensartede for alle infrastrukturforvaltere – altså også for privatbanerne. Banedanmark tilkendegiver, at man gerne deltager i et fremtidigt arbejde herom, forudsat at de bevillingsmæssige rammer er til stede.
3. Banedanmark bemærker, at man gerne deltager i det videre arbejde (rapportens punkt 10.2), herunder udformning af regler for overkørslernes indretning. Banedanmark bemærker, at det bør sikres at reglerne ikke udformes på en sådan måde, at de væsentligt hindrer Banedanmarks muligheder for at prioritere projekter om nedlægning eller sikring af overkørslerne, der kan være initieret af andre projekter som f.eks. signalprogrammet, sporfornyelsesprojekter eller lignende.
4. Endeligt bemærker Banedanmark, at det i forhold til signalprogrammet, som blev besluttet med aftale om trafik for 2007 og omfatter renoivering og udskiftning af signalsystemerne på statens jernbanenet, er vigtigt at den væsentlige tekniske ekspertise, der findes i Banedanmark opretholdes.

*Bemærkninger:*

Ad. 1



Departementet noterer sig, at Banedanmark kan tilslutte sig rapportudkastets anbefaling om valg af model 2, hvor Trafikstyrelsen fremover varetager myndighedsopgaven alene.

Ad. 2

Det noteres endvidere, at Trafikstyrelsens tilsyn kan lægges an på infrastrukturforvalterens egenkontrol og opbygning af en forsvarlig sikkerhedsorganisation, og at det i den forbindelse vil være hensigtsmæssigt, at de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer er ensartede for alle infrastrukturforvaltere – altså også for privatbanerne. Denne bemærkning tages med i overvejelserne i forbindelse med det videre arbejde vedr. organiseringen af overkørselsområdet, herunder udarbejdelse af nye regler.

Ad. 3

Banedanmark deltager gerne i det videre arbejde vedr. udformning af regler for overkørselernes indretning, og Banedanmark mener, at reglerne ikke bør udformes så de væsentligt hindrer Banedanmarks muligheder for at prioritere projekter om nedlægning eller sikring af overkørsler, der kan være initieret af andre projekter. Den ovenstående bemærkning vil blive husket i forbindelse med den videre proces vedr. udarbejdelse af regler og en prioriteret liste over de fremtidige behov på overkørselsområdet.

Ad. 4

I forhold til Banedanmarks bemærkning om fastholdelse af teknisk ekspertise i Banedanmark til brug for signalprogrammet gøres opmærksom på, at rapporten ikke indeholder forslag om overflyttelse af ekspertise fra Banedanmark.

**Lollandsbanen**

Har afgivet bemærkninger under Hovedstadens Lokalbæner.

**A/S Hads-Ning Herreders Jernbane**

Har afgivet bemærkninger under Hovedstadens Lokalbæner.

**Hovedstadens Lokalbæner**

1. Hovedstadens Lokalbæner bemærker, at de går ind for model 1 – den blandede model - hvor Trafikstyrelsen er myndighed for de banevendte forhold og Vejdirektoratet er myndighed for de vejvendte forhold.
2. Hovedstadens Lokalbæner bemærker, at det - selvom økonomien ikke er hovedemnet i rapportudkastet - bør fremgå hvor store omkostningerne til drift og vedligehold af overkørselanlæggene de respektive hovedinfrastrukturforvaltere har. Hovedstadens Lokalbæner bemærker i



den forbindelse, at Banedanmarks drifts- og vedligeholdelseskostninger ikke er nævnt i rapporten.

3. Hovedstadens Lokalbener bemærker, at rapporten ikke indeholder en begrebsafklaring, og at der tilsyneladende er forskellige opfattelser af en række begreber og termer på området.
4. Hovedstadens Lokalbener bemærker, at de er enige i, at overkørselsanlæggene overtages af infrastrukturforvalterne indenfor privatbaneområdet. Hovedstadens Lokalbener bemærker yderligere, at det må forventes at privatbanerne, efter overtagelse af ejerskabet i stor udstrækning udliciterer drift- og vedligeholdelsesopgaven.
5. Hovedstadens Lokalbener bemærker, at de anser det for hensigtsmæssigt, at Vejdirektoratet færdiggør den udskiftning og fornyelse af anlæg som man på nuværende tidspunkt er i gang med og som forventes afsluttet i 2009.
6. Hovedstadens Lokalbener bemærker, at det er deres opfattelse, at det er i modstrid med lovgivningen at reducere sikringsforanstaltningerne i overkørsler og overgange, samt at det er vigtigt, at privatbanerne får tilført fuldt ud tilstrækkelige driftsmidler, også til løbende forbedringer og mindre nyudvikling af anlæggene, efter overtagelse af anlæggene.
7. Hovedstadens Lokalbener bemærker endeligt, at der ikke i rapporten findes en oversigt over omfanget af overkørsler mellem de to "hovedinfrastrukturforvaltere" på området. Hovedstadens Lokalbener bemærker, at oversigtskortene på side 69 og 70 ikke er sammenlignelige.

*Bemærkninger:*

Ad 1.

Der henvises til den første svarbemærkning til Vejdirektoratet.

Ad 2.

Størrelsesordenen af Banedanmarks drifts- og vedligeholdelseskostninger til overkørselsanlæggene er ikke nævnt i rapporten, da disse omkostninger indgår som et led i den samlede vedligeholdelse, er en integreret del af vedligeholdelseskontrakterne og således ikke registreres særskilt.

Ad 3.

I forlængelse af Hovedstadens Lokalbeners efterlysning af en begrebsafklaring, henvises til, at det fremgår af rapporten under anbefalingerne



til det videre arbejde, at der bør sikres en ensartet terminologi og begrebsanvendelse på vej- og jernbanesiden.

Ad. 4

I forhold til bemærkningen om, at det må forventes at privatbanerne vil udlicitere drift- og vedligeholdsopgaven vedr. overkørselsanlæggene, henvises til rapporten, hvor det fremgår, at Vejdirektoratet, som i dag varetager driften og vedligeholdelse af overkørsler på privatbanerne, har udliciteret drift og vedligeholdelse til et privat firma, der har den fornødne tekniske- og banefaglige kompetence. Privatbanerne kan arrangere sig på samme måde.

Ad. 5

I forhold til Hovedstadens Lokalbaner's bemærkning om at Vejdirektoratet bør færdiggøre udskiftningen og moderniseringen af sikringsforanstaltninger i overkørsler, som man på nuværende tidspunkt er i gang med under bevillingen på § 28.21.30.20, henvises til, at rapporten anbefaler model 2, hvor Trafikstyrelsen varetager myndighedsopgaverne på jernbaneoverkørselsområdet, mens infrastrukturforvalteransvaret for overkørslerne på privatbanerne overgår til privatbanerne. I rapporten arbejdes der med forskellige løsningsmodeller vedr. en overgangsperiode for Vejdirektoratets bevilling på § 28.21.30.20, og en af mulighederne er, at Vejdirektoratet varetager bevillingen indtil 2009.

Ad. 6

Det bemærkes, at baggrunden for at se nærmere på reguleringen af jernbaneoverkørsler ikke har til formål at nedsætte sikkerheden i jernbaneoverkørslerne. I henhold til Kommissoriet, som ligger til grund for rapporten vedr. organisering af jernbaneoverkørsler, vil der som et led i det videre arbejde blive set nærmere på de økonomiske, organisatoriske og reguleringsmæssige konsekvenser ved en omorganisering af overkørselsområdet, herunder også finansiering af drifts- og vedligeholdsmidler til privatbanerne.

Ad. 7

Det er korrekt, at kortene på side 69 og 70 ikke er direkte sammenlignelige. Kortene er alene medtaget for at give et overordnet indtryk af, hvor i landet der findes jernbaneoverkørsler.

**Lemvigbanen**

Har afgivet bemærkninger under Hovedstadens Lokalbaner.

**Nordjyske Jernbaner A/S**

Har afgivet bemærkninger under Hovedstadens Lokalbaner.



**Vestsjællands Lokalbener A/S**

Har afgivet bemærkninger under Hovedstadens Lokalbener.

**Vestbanen A/S ved Arriva**

Har ikke afgivet høringssvar.

**Railion**

Har ikke afgivet høringssvar.

**CFL Cargo Danmark Aps**

Har ikke afgivet høringssvar.

**Dansk Jernbaneforbund**

1. Dansk Jernbaneforbund har ikke bemærkninger til rapportudkastet, i det Forbundet er enig i, at der anbefales model 2, under forudsætning af at de økonomiske midler medfølger arbejdsopgaverne.

*Bemærkning:*

Ad. 1

Departementet noterer sig, at Dansk Jernbaneforbund kan tilslutte sig rapportudkastets anbefaling om valg af model 2, hvor Trafikstyrelsen fremover varetager myndighedsopgaven alene. Det fremgår i rapportudkastets punkt 10.1.3, at det er hensigten, at der i forbindelse med gennemførelsen af reorganiseringen i relevant omfang skal gennemføres en omfordeling af de nuværende bevillinger til området.

PGJ /ABL /ACR



## Høringsliste

**Justitsministeriet**, Slotsholmsgade 10, 1216 København K (jm@jm.dk)

**Indenrigsministeriet**, Slotsholmsgade 10-12, 1216 København K (im@im.dk)

**Trafikstyrelsen**, Adelgade 13, 1304 København K (info@trafikstyrelsen.dk)

**Vejdirektoratet**, Niels Juels Gade 13, postboks 9018, 1022 København K (vd@vd.dk)

**Kommissarius ved Statens Ekspropriationer på Øerne**, Adelgade 13, 5. sal, 1304 København K (komoe@komoe.dk)

**Kommissarius ved Statens Ekspropriationer i Jylland**, Adelgade 105, 8660 Skanderborg (post@kommissarius-jyl.dk)

**Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane**, Langebjergvænget 21, 4000 Roskilde (aib@havarikommissionen.dk)

**Rigspolitiet**, Polititorvet 14, 1780 København V (politi@politi.dk)

**KL**, Weidekampsgade 10, postboks 3370, 2300 København S (kl@kl.dk)

**Danske Regioner**, Dampfærgevej 22, 2100 København Ø (regioner@regioner.dk)

**Nordjyllands Trafikselskab**, J. F. Kennedys Plads 1R, 3. sal, 9000 Ålborg, (info@ntmail.dk)

**Midttrafik**, Søren Nymarksvej 3, 8270 Højbjerg, (midttrafik@midttrafik.dk)

**Sydtrafik**, Banegårdspladsen 5, 6600 Vejen, (post@sydtrafik.dk)

**FynBus (Indtil ¼ 2007)**, Odense Rutebilstation, Odense Banegård Center, 5000 Odense (fynbus@fynbus.dk)

**Movia**, Gammel Køge Landevej 3, 2500 Valby (movia@movia.dk)

**BAT**, Snellemark 30, 3700 Rønne, (post@BAT.dk)

**DSB**, Sølvgade 40, 3. sal, 1349 København K, (dsbpost@dsb.dk)

**Arriva**, Skøjtevej 26, 2770 Kastrup (info@arriva.dk)

**Banedanmark**, Amerika Plads 15, 2100 København Ø (bane@bane.dk)

**A/S Lollandsbanen**, Banegårdspladsen 5, 4930 Maribo, (lj@lollandsbanen.dk)

**A/S Hads-Ning Herreders Jernbane**, Banegårdsgade 3, 8300 Odder, (hhj@hhj.dk)

**Hovedstadens Lokalbaler**, Gl. Køge Landevej 3, 2500 Valby, (jha@hl-as.dk)

**Lokalbanen A/S**, Nordre Jernbanevej 31, 3400 Hillerød, (post@lokalbanen.dk)

**Lemvigbanen**, Banegårdsvej 2, 7620 Lemvig, (vltj@lemvigbanen.dk)

**Nordjyske Jernbaner A/S**, Skydebanevej 1, 9800 Hjørring, (tl@njba.dk og info@njba.dk)

**Vestsjællands Lokalbaler A/S**, Jernbaneplass 6, DK 4300 Holbæk (post@vlb.dk)

**Vestbanen A/S ved Arriva**, Drewnsensvej 1, 8600 Silkeborg

**Railion**, Sydvestvej 21, 2600 Glostrup (railion@railion.dk)

**CFL Cargo Danmark Aps**, Istedvej 11, 6330 Padborg (sekretariatet@dansk-jernbane.dk)

**Dansk Jernbaneforbund**, Søndermarksvej 16, 2500 Valby (dj@djf.dk)



**Titel:** Rapport om organisering af jernbaneoverkørselsområdet

**Udgivet af:** Transportministeriet  
Frederiksholms Kanal 27  
1220 København K  
e-mail: [trm@trm.dk](mailto:trm@trm.dk)  
[www.trm.dk](http://www.trm.dk)

# Indholdsfortegnelse

KAPITEL 1: Indledning.....	6
1.1. Forord .....	6
1.2. Afgrænsning .....	7
1.3. Projektets organisering .....	7
1.4. Rapportens opbygning.....	7
KAPITEL 2: Sammenfatning og anbefalinger .....	8
2.1. Den nuværende model.....	9
2.1.1. Infrastrukturforvaltning – der er problemer med den automatiske afsnitsnummerering .....	9
2.1.2. Myndighedsopgaver .....	10
2.2. Fremtidige modeller .....	10
2.2.1. Infrastrukturforvaltning .....	11
2.2.2. Model 2 – Trafikstyrelsen .....	11
2.2.3. Model 1 – den blandede model .....	11
2.2.4. Model 3 – Vejdirektoratet .....	12
2.2.5. Rapportens øvrige konklusioner.....	13
KAPITEL 3: Infrastrukturforvaltning på bane og vej.....	14
3.1. Jernbaneinfrastrukturforvaltningen .....	15
3.1.1. Statens jernbanenet.....	17
3.1.2. Privatbanerne.....	17
3.2. Offentlige veje.....	18
3.3. Private fællesveje .....	19
3.4. Behov for ændringer.....	20

KAPITEL 4: Jernbaneoverkørsler i niveau .....	20
4.1. Nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger .....	20
4.1.1. Godkendelse og påbud .....	20
4.1.2. Infrastrukturforvaltning af jernbaneoverkørsler i niveau .....	30
4.2. Reduktion af sikkerhedsforanstaltninger.....	40
4.3. Private overkørsler .....	42
KAPITEL 5: Jernbaneoverkørsler ude af niveau .....	43
5.1. Godkendelse og påbud .....	44
5.2. Infrastrukturforvaltning af jernbaneoverkørsler ude af niveau .....	49
KAPITEL 6: Spor på eller over vej.....	52
KAPITEL 7: Tilsyn.....	52
KAPITEL 8: Nedlæggelse af overkørsler .....	58
8.1. Ekspropriation .....	58
8.1.1. Vejlovssystemet .....	59
8.1.2. Statens ekspropriationer .....	59
8.1.3. Behov for ændringer.....	61
8.2. Midlertidige lukninger.....	61
KAPITEL 9: Regeludstedelse .....	61
KAPITEL 10: Konklusion og anbefalinger til det videre arbejde.....	63
10.1. Konklusion .....	63
10.1.1. Infrastrukturforvaltning.....	64
10.1.2. Myndighedsopgaven .....	64
10.1.3. Økonomi.....	65
10.1.4. Ekspropriation .....	66

10.1.5. Regeludstedelse .....	66
10.2. anbefalinger til det videre arbejde .....	66
Bilag 1: Overkørsler på det statslige jernbanenet.....	70
Bilag 2: Overkørsler på privatbanerne .....	71
Bilag 3: Kommissorium .....	72
Bilag 4: Deltagerlister for projektgrupperne .....	76
Bilag 5: Centrale love og bekendtgørelser .....	77
Uddrag af vejloven .....	77
Uddrag af jernbaneloven .....	79
Uddrag af færdselsloven.....	82
Ekspropriationsloven.....	85
Ekspropriationsprocesloven .....	87
1985-cirkulæret .....	94
1974-cirkulæret .....	97
Bekendtgørelse om mergelspor mv.....	100
Bekendtgørelse om ordensreglement for spor i vej.....	103
Cirkulære til samtlige Amtmænd .....	105
Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere.....	106
Direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 .....	112
Jernbanesikkerhedsdirektivet .....	114
Forordning (EØF) nr. 2598/70 af 18. december 1970.....	120

# KAPITEL 1: Indledning

## 1.1. Forord

Jernbaneoverkørsler udgør et risikomoment for trafiksikkerheden set både fra en vej- og jernbanesynsvinkel. Hvis der opstår sikkerhedsproblemer ved skæringer mellem jernbane og vej, udgør det således et problem for brugere, aktører og myndigheder på både vej- og jernbanesiden. Samtidig er de sikkerhedsforanstaltninger, der etableres ved skæringer mellem jernbane og vej, i mange tilfælde integreret i hinanden og forudsætter hinanden. På den baggrund er det fundet mest hensigtsmæssigt at se på organiseringen af overkørselsområdet samlet og ikke kun fra enten et vej- eller et jernbaneperspektiv.

Det skal for en god ordens skyld præciseres, at der i praksis skelnes mellem ”sikrede” og ”ikke-sikrede” jernbaneoverkørsler. En jernbaneoverkørsel benævnes sikret, når der både er lyssignaler mod vejtrafik (blinklys eventuelt suppleret med bomme) og lyssignaler mod tog. Vejtrafikken advares ved skiltning om en kommende jernbaneoverkørsel og ved igangsat blinklys om, at standsning foran overkørslen skal ske. Lokomotivføreren for et tog på vej mod en overkørsel får en melding om overkørselens tilstand, og om jernbaneoverkørslen er fri til gennemkørsel. En sikret jernbaneoverkørsel virker således på samme måde som et almindeligt lyskryds – der gives kun tilladelse til passage af krydset for en vej/køreretning ad gangen. En overkørsel benævnes ikke sikret, når der kun er varsling med skiltning mod trafikken på vejen.

Ansvar for sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørsler blev i 1930<sup>1</sup> henlagt til vejområdet. En væsentlig begrundelse for dette valg var, at forbedringerne skulle finansieres af motorafgifterne. Det skal dog bemærkes, at bestemmelsen dengang også omfattede farlige vejsving og vejkryds, dvs. skæringer mellem to veje.

I 1996 blev Jernbanetilsynet oprettet, idet det blev vurderet at være hensigtsmæssigt at få oprettet et selvstændigt og uafhængigt organ til at varetage sikkerhedstilsynsopgaverne på jernbaneområdet i Danmark. Opgaverne som sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet blev i 2004 henlagt til Trafikstyrelsen for jernbane og færger (Trafikstyrelsen), med undtagelse af opgaven vedrørende uheldsundersøgelser, der blev placeret i Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbaner (Havarikommissionen).

Udover den udvikling der skete med ansvarsfordelingen mellem myndighederne i Danmark ved oprettelsen af Jernbanetilsynet, er der gennemført en betydelig regulering af jernbaneområdet i EU.

Der er således sket nogle betydningsfulde ændringer på jernbaneområdet siden ansvaret for overkørselsområdet blev henlagt til vejområdet i 30'erne. På den baggrund er der fundet behov for at vurdere, om der er en mere hensigtsmæssig måde at organisere jernbaneoverkørselsområdet på.

---

<sup>1</sup> Lov nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdslen ved vejkrydsninger samt krydsninger mellem veje og jernbaner m.v.



## 1.2. Afgrænsning

Denne rapport har til hensigt at danne baggrund for en beslutning om den fremtidige organisering af jernbaneoverkørselsområdet.

Rapporten er fokuseret på arbejdet med at fastlægge rollefordelingen mellem de forskellige aktører på området. Rapportens fokusområde er derimod ikke reglerne vedrørende selve udformningen af sikkerhedsforanstaltningerne og jernbaneoverkørslerne.

Rapporten indeholder ikke konkrete forslag til formuleringen af de regler, der vil skulle ændres som følge af de foreslåede organisatoriske ændringer, men derimod mere overordnede beskrivelser af forskellige organisationsmodeller med fordele og ulemper. Afhængig af hvilken model der vælges for den fremtidige organisering af området, bliver der behov for et større eller mindre lovgivnings- og regeludstedelsesarbejde.

Det har været en forudsætning for arbejdet, at en reorganisering af overkørselsområdet ikke skal medføre yderligere omkostninger til administration af området. Det er hensigten, at der i forbindelse med gennemførelsen af reorganiseringen i relevant omfang skal gennemføres en omfordeling af de nuværende bevillinger til området. I det omfang der henføres opgaver til privatbanerne, forventes omfordelingen af finde sted indenfor DUT-systemet (Det Udvidede Totalbalanceprincip).

## 1.3. Projektets organisering

Arbejdet med at udarbejde forslag til, hvordan jernbaneområdet fremadrettet kan organiseres, blev projektorganiseret i en arbejdsgruppe, en koordinationsgruppe og en styregruppe.

Arbejdsgruppen blev sammensat af medarbejdere fra Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet. Koordinationsgruppen blev sammensat af medarbejdere fra Transport- og Energiministeriets departement, Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen. Styregruppen blev sammensat af medarbejdere fra Transport- og Energiministeriets departement.

Det var hensigten, at arbejdsgruppen i perioden oktober 2006 til februar 2007 skulle udforme et rapportudkast. I februar 2007 blev det dog vurderet mest hensigtsmæssigt, at departementet afsluttede arbejdet og skrev rapporten om organisering af jernbaneoverkørselsområdet med henblik på at have et beslutningsgrundlag på plads i maj 2007.

Det har været en forudsætning for arbejdet, at inddragelse af andre interessenter i overvejelserne om områdets organisering skulle sikres via en høring over et udkast til rapporten om organisering af jernbaneoverkørselsområdet.

## 1.4. Rapportens opbygning

Rapporten er bygget op omkring en gennemgang af de forskellige typer af foranstaltninger for ændringer i sikkerhedsniveauet i jernbaneoverkørsler som kan træffes på overkørselsområdet. De fire muligheder er,

- at øge sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørsler i niveau,

- at reducere sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørsler i niveau,
- at etablere en jernbaneoverkørsel ude af niveau eller
- at lukke jernbaneoverkørslen.

Den største sikkerhedsmæssige gevinst opnås med de sidste to muligheder, fordi trafikken på henholdsvis jernbane og vej ikke længere skal krydse hinanden. De to sidste muligheder indebærer dog andre ulemper, da de enten er meget omkostningsfulde at etablere, eller påfører de lokale borgere en omvej.

Rapportens fokus er lagt på de vigtigste overkørsler, nemlig dem der er åben for almindelig færdsel, men rapporten behandler også de private overkørsler og spor i vej.

Rapportens formål er at kunne udgøre grundlaget for en beslutning om, hvordan overkørselsområdet skal organiseres fremover. Rapporten indeholder således en kort gennemgang af, hvordan varetagelsen af de forskellige opgaver på området er organiseret i dag, samt tre modeller for hvordan området kunne organiseres i fremtiden.

Den første model (model 1) er en "blandet" model, hvor myndighedsopgaverne deles mellem Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen. Model 2 er en model, hvor myndighedsopgaverne varetages af Trafikstyrelsen og model 3 er en model, hvor myndighedsopgaverne varetages af Vejdirektoratet.

Rapporten indeholder desuden en gennemgang af fordele og ulemper ved modellerne, samt i et vist omfang forslag til variationer i modellerne, som har været overvejet og som i et vist omfang vil kunne være med til at afhjælpe nogen af de identificerede ulemper.

Efter en gennemgang af de forskellige opgaver og modeller indeholder rapporten en indstilling til valg af fremtidig organisationsmodel og anbefalinger til det videre arbejde.

Ud over selve rapportteksten indeholder rapporten en række bilag med kort, materiale vedrørende projektorganiseringen i forbindelse med rapportens udarbejdelse og uddrag af relevante love, bekendtgørelser, cirkulærer og EU-regler.

## **KAPITEL 2: Sammenfatning og anbefalinger**

Jernbaneoverkørselsområdet er det område, hvor vejforvaltningen møder baneforvaltningen. Forvaltningen af jernbaneoverkørsler kan med andre ord ikke ses isoleret fra den øvrige forvaltning af henholdsvis vej- og jernbaneområdet. Ved overvejelserne om, hvordan jernbaneoverkørslerne skal forvaltes, er det således centralt at have for øje, hvordan henholdsvis vej- og jernbaneområdet i øvrigt forvaltes.

I rapporten beskrives de hovedproblemstillinger og uklarheder, der er forbundet med det forhold, at jernbaneoverkørselsområdet er en snitflade mellem henholdsvis vej- og jernbaneområdet. Disse problemstillinger er rubriceret i to overordnede kategorier. Den første kategori omfatter de forhold, der vedrører anlæg, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen. Den samlede betegnelse for denne kategori er infrastrukturforvaltning. Den anden kategori omfatter de forhold, der

vedrører godkendelse, tilsyn og påbud. Den samlede betegnelse for denne kategori er myndighedsopgaver.

## 2.1. Den nuværende model

Der er mange forskellige aktører og myndigheder involveret i forvaltningen og reguleringen af jernbaneoverkørsler. Skemaet neden for indeholder en oversigt over de forskellige aktører og myndigheder og deres respektive opgaver.

Den nuværende model	Anlæg, drift og vedligeholdelse (Infrastrukturforvaltning)	Godkendelse, tilsyn og påbud (Myndighed)
Statsveje	Vejdirektoratet	[Transport- og Energiministeriets departement]/politiet
Kommuneveje	Kommunalbestyrelsen	[Indenrigsministeriets departement]/politiet
Private fællesveje	Den vejansvarlige personkreds	Kommunalbestyrelsen/politiet
Statsbaner	Banedanmark	Trafikstyrelsen
Privatbaner ekskl. Sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler	Privatbanen	Trafikstyrelsen
Sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, statsbaner	Banedanmark	Vejdirektoratet/Trafikstyrelsen
Sikkerhedsforanstaltninger i overkørsler, privatbaner	Vejdirektoratet	Vejdirektoratet/Trafikstyrelsen

[ ]: Myndighedsopgaven omfatter alene en almindelig tilsynsforpligtelse.

### 2.1.1. Infrastrukturforvaltning

Som det fremgår af skemaet, er det vejbestyrelsen, dvs. Vejdirektoratet for statsvejene og de lokale kommunalbestyrelser for kommunevejene, der har ansvaret for, at de offentlige veje holdes i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. For de private fællesveje er det den vejansvarlige personkreds, som varetager anlæg, drift og vedligeholdelse af vejen. Det er således private borgere, der varetager vedligeholdelse af private fællesveje.

På jernbanestrækningerne er det henholdsvis Banedanmark på statens net og privatbanerne på deres privatbanestrækninger, der er ansvarlige for anlæg, drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen.

For så vidt angår sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne har Banedanmark ansvaret for overkørslerne på statens net, mens Vejdirektoratet forestår anlæg, drift og vedligeholdelse af de sikrede overkørsler på privatbanerne. Privatbanerne er selv infrastrukturforvalter af de ikke-sikrede jernbaneoverkørsler.

Der har således hidtil været flere forskellige modeller for forvaltningen af infrastrukturen. I rapporten overvejes det at reducere antallet af variationer.

### **2.1.2. Myndighedsopgaver**

For så vidt angår myndighedsopgaverne er der i dag, som det fremgår af skemaet, tilsvarende forskel på, hvem der varetager opgaverne på vejene, jernbanerne og i jernbaneoverkørslerne.

På de offentlige veje har Transport- og Energiministeriets departement en tilsynsforpligtelse vedrørende statsvejene som følge af, at Vejdirektoratet er en styrelse under ministeriet. For så vidt angår kommunevejene er det Indenrigsministeriet, der fører tilsyn som led i det almindelige kommunale tilsyn. Der er ikke noget krav om forudgående statslig godkendelse af vejprojekter med undtagelse af, at politiet i et vist omfang skal godkende vejafmærkning. Minimumskrav til vejenes udformning fremgår af vejreglerne.

På de private fællesveje er kommunen myndighed dog således, at politiet i et vist omfang skal godkende vejafmærkning.

På jernbaneområdet er Trafikstyrelsen sikkerhedsmyndighed. Trafikstyrelsens tilsyn omfatter både Banedanmarks og privatbanernes infrastrukturforvaltning. Trafikstyrelsens beføjelser omfatter også en række krav om godkendelser inden ibrugtagning af infrastrukturen. Endelig har Trafikstyrelsen mulighed for at give påbud af hensyn til jernbanesikkerheden.

For så vidt angår sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne er Vejdirektoratet tillagt en godkendelses- og påbudskompetence. Samtidig gælder Trafikstyrelsens beføjelser som sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet også for jernbaneoverkørslerne. Der er tale om en kompleks kompetenceafgrænsning mellem myndighederne.

På nuværende tidspunkt er der således forskellige myndighedsaktører i relation til vejene, jernbanerne og i jernbaneoverkørslerne. I rapporten overvejes det at reducere antallet af myndighedsaktører.

## **2.2. Fremtidige modeller**

Ud over en gennemgang af, hvordan varetagelsen af de forskellige myndighedsopgaver på jernbaneoverkørselsområdet er organiseret i dag, indeholder rapporten tre modeller for, hvordan området kunne organiseres i fremtiden.

Den Model 1 er en "blandet" model, hvor myndighedsopgaverne i lighed med den nuværende model deles mellem Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen. Model 2 er en model, hvor myndighedsopgaverne varetages af Trafikstyrelsen og model 3 er en model, hvor myndighedsopgaverne varetages af Vejdirektoratet.

### 2.2.1. Infrastrukturforvaltning

For så vidt angår infrastrukturforvaltningen af jernbaneoverkørslerne er konklusionen, at denne opgave som udgangspunkt skal varetages af jernbaneinfrastrukturforvalteren, dvs. Banedanmark eller privatbanerne. Det er dog hensigten, at vejbestyrelsen/vejmyndigheden fortsat også skal kunne gennemføre projekter og at "skadevolder-princippet", som kendes fra lovgivningen i dag, skal opretholdes. Hvis f.eks. vejbestyrelsen således udløser et projekt, vil denne skulle betale.

Begrundelsen for at henlægge opgaven som infrastrukturforvalter med hensyn til sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne til henholdsvis Banedanmark og Privatbanerne er for det første, at jernbanesikkerhedsdirektivet er til hinder for, at den samme myndighed/virksomhed er både jernbaneinfrastrukturforvalter og sikkerhedsmyndighed. For det andet henregnes sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne i EU-sammenhæng til jernbaneinfrastrukturen.

### 2.2.2. Model 2 – Trafikstyrelsen

På baggrund af rapporten anbefales det at arbejde videre med model 2, hvor myndighedsopgaverne i jernbaneoverkørslerne varetages af Trafikstyrelsen. Denne løsning indebærer en forenkling af myndighedsstrukturen i forhold til i dag, idet Vejdirektoratet ikke længere skal varetage myndighedsopgaver på området. Vejdirektoratet beholder dog ansvaret for de krydsende statsveje.

Det skal sikres via reglerne, at Trafikstyrelsen tager hensyn til både vej- og jernbanesiden ved forvaltningen af myndighedsopgaverne på jernbaneoverkørselsområdet.

Denne løsning giver mulighed for at tilsynet med overkørslerne kan moderniseres og tilpasses Trafikstyrelsens øvrige tilsyn på jernbaneområdet. Tilsynet vil således i vidt omfang blive lagt an på infrastrukturforvalterens egenkontrol.

Skemaet neden for indeholder en oversigt over de forskellige aktører og myndigheder og deres respektive opgaver efter model 2 – Trafikstyrelsens modellen.

Trafikstyrelsens modellen	Drift, anlæg og vedligeholdelse (Infrastrukturforvaltning)	Godkendelse, tilsyn og påbud (Myndighed)
Statsbaner	Banedanmark	Trafikstyrelsen
Privatbaner	Privatbanen	Trafikstyrelsen

### 2.2.3. Model 1 – den blandede model

På baggrund af rapporten kan den "blandede" model, dvs. den løsning, hvor myndighedsopgaverne i jernbaneoverkørslerne deles mellem Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet, ikke anbefales.

Modellen indebærer, at Trafikstyrelsen skulle være myndighed for de banevendte elementer, mens Vejdirektoratet skulle være myndighed for de vejvendte elementer. Herudover opretholdes Trafikstyrelsens almindelige kompetencer som sikkerhedsmyndighed for jernbaneinfrastrukturen.

Denne løsning vil betyde, at der er to myndigheder, at der skal følge med i den tekniske udvikling på området og udviklingen i EU. Løsningen vil også betyde, at infrastrukturforvalteren skal forelægge projekter for to myndigheder og at der er to myndigheder, der skal føre tilsyn. Løsningen vil kræve en præcis afgrænsning af kompetencen mellem de to myndigheder med risiko for at udviklingen løber fra sondringen, og at der ikke bliver taget højde for det nødvendige sammenspil mellem de forskellige elementer af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne. Denne løsning vil således være relativt kompleks og betyde et betydeligt koordinationsbehov. Denne løsning kan således ikke anbefales.

Skemaet neden for indeholder en oversigt over de forskellige aktører og myndigheder og deres respektive opgaver ved model 1 – den ”blandede” model.

Den ”blandede” model	Drift, anlæg og vedligeholdelse (Infrastrukturforvaltning)	Godkendelse, tilsyn og påbud (Myndighed)
Statsbaner	Banedanmark	Trafikstyrelsen
Privatbaner	Privatbanen	Trafikstyrelsen
Sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, statsbaner	Banedanmark	Vejdirektoratet/Trafikstyrelsen
Sikkerhedsforanstaltninger i overkørsler, privatbaner	Privatbanen	Vejdirektoratet/Trafikstyrelsen

#### 2.2.4. Model 3 – Vejdirektoratet

På baggrund af rapporten kan det heller ikke anbefales, at myndighedsopgaverne i jernbaneoverkørslerne varetages af Vejdirektoratet.

Trafikstyrelsen vil fortsat være den almindelige sikkerhedsmyndighed på resten af jernbaneområdet og dermed skulle sætte sig ind i nye EU-regler på jernbaneområdet. Ved gennemførelsen af denne model vil Vejdirektoratet også skulle følge med i den tekniske udvikling og udviklingen i EU-reglerne på jernbaneområdet. Samtidig vil modellen betyde, at der ikke vil være en samlet sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet. Der vil således ikke være én myndighed, der har et samlet overblik over de forhold, der har relevans for jernbanesikkerheden i Danmark. Dette er særligt uheldigt, da jernbaneoverkørslerne er et centralt område for sikkerheden på jernbanenettet. Hvis Vejdirektoratet skal være sikkerhedsmyndighed for jernbaneoverkørslerne, så skal Vejdirek-

toratet også leve op til de samme EU-krav som Trafikstyrelsen, herunder f.eks. kravet til uafhængighed og årlig offentliggørelse og fremsendelse af rapporter om en række forhold til EU.

Vejdirektoratet har foreslået, at direktoratets tilsyn med jernbaneoverkørslerne gennemføres ved, at direktoratet gennemkører jernbaneoverkørslerne årligt. Det er usikkert om det er den løsning, hvor der opnås mest sikkerhed for pengene, men løsningen vil i hvert fald betyde, at både Vejdirektoratet og infrastrukturforvalteren skal gennemkøre jernbaneoverkørslerne, hvilket umiddelbart synes at være dobbeltarbejde. En løsning, hvor Vejdirektoratet årligt gennemkører jernbaneoverkørslerne, vil desuden medføre et behov for at tilføre yderligere ressourcer til området, hvilket ligger udenfor kommissoriet.

Hvis Vejdirektoratet skulle varetage myndighedsopgaverne vedrørende jernbaneoverkørslerne vil det betyde, at der opbygges tre forskellige tilsynssystemer, et på selve jernbanestrækningerne, et i jernbaneoverkørslerne og et på vejene.

Samlet set kan denne løsning således ikke anbefales.

Skemaet neden for indeholder en oversigt over de forskellige aktører og myndigheder og deres respektive opgaver ved model 3 – Vejdirektorats modellen.

<b>Vejdirektorats modellen</b>	<b>Drift, anlæg og vedligeholdelse (Infrastrukturforvaltning)</b>	<b>Godkendelse, tilsyn og påbud (Myndighed)</b>
Statsbaner	Banedanmark	Vejdirektoratet
Privatbaner	Privatbanen	Vejdirektoratet
Sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, statsbaner	Banedanmark	Vejdirektoratet
Sikkerhedsforanstaltninger i overkørsler, privatbaner	Privatbanen	Vejdirektoratet

### 2.2.5. Rapportens øvrige konklusioner

Et valg af model 2 (Trafikstyrelses-modellen) vil betyde, at Trafikstyrelsens kompetence skal afgrænses i forhold til vejsiden. Selvom det vil være et brud med den almindelige ordning på vejområdet, må det vurderes, om der er behov for, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med de for overkørslen relevante vejforhold.

Når infrastrukturforvaltningen af jernbaneoverkørslerne henlægges til jernbaneinfrastrukturforvalterne, bør der findes en løsning i overgangsperioden frem til 2009, så det kan sikres, at det igangsatte arbejde med forbedring af sikkerheden i jernbaneoverkørslerne på privatbanerne, der forestås af Vejdirektoratet kan afsluttes.

Lukning af jernbaneoverkørsler gennemføres ved ekspropriation. Der vurderes ikke at være behov for at ændre på ekspropriationssystemet. Det foreslås dog, at privatbanerne gives en udtrykkelig

ekspropriationshjemmel, og fremtidig selv er anlægsmyndighed for projekter på deres jernbanenet.

Selvom Vejdirektoratet fremtidig ikke længere skal være myndighed for jernbaneoverkørslerne, anbefales det, at både Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen deltager i udarbejdelsen af nye regler på området. Begrundelsen herfor er, at reglerne på jernbaneoverkørselsområdet har en sådan sammenhæng med de øvrige regler på både vej- og jernbaneområdet, at disse regler ikke kan ses isoleret. I forbindelse med den fremtidige regeludstedelsesproces skal det således sikres, at henholdsvis Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen samt andre relevante myndigheder og parter inddrages i nødvendigt omfang i forbindelse med regeludstedelsen.

Ved trafikaftalen af 26. oktober 2006 var det en forudsætning, at der gennemføres en særskilt analyse af overkørselsområdet frem til primo 2008 på baggrund af hvilken, der skal foretages en samlet prioritering af området. Det foreslås, at det i forbindelse med udarbejdelsen af beslutningsoplægget til brug for den samlede prioritering af jernbaneoverkørselsområdet overvejes, at arbejde med beslutningsoplægget på en sådan måde, at det efterfølgende kan danne grundlag for en tilpasning af de materielle minimumskrav til udformningen af jernbaneoverkørsler på statens jernbanenet. Denne løsningsmodel bygger på en forudsætning om, at der kan opstilles nogle minimumsregler i nogle kategorier, som varierer efter forskellige objektive forhold i jernbaneoverkørslerne.

Reglerne for minimumsniveauet for sikkerheden i jernbaneoverkørslerne forudsættes som udgangspunkt at skulle være ens på stats- og privatbanerne. På privatbanerne foreslås det overvejet ikke at fastlægge niveauet for de materielle regler på et niveau der ligger over det niveau, som er forventes at være opnået ved udgangen af 2009, hvor arbejdet med forbedringen af sikkerheden i jernbaneoverkørslerne på privatbanerne er forudsat afsluttet, dog således at der kan tages højde for nye sikkerhedsfremmende foranstaltninger på området. Denne løsning forudsætter dog, at det er muligt at kategorisere overkørslerne på privatbanerne efter nogle objektive kriterier, der stemmer over ens med de gennemførte sikkerhedsforbedringer.

### **KAPITEL 3: Infrastrukturforvaltning på bane og vej**

Dette afsnit omhandler infrastrukturforvaltningen på det øvrige jernbanenet og det øvrige vejnet udenfor jernbaneoverkørslerne, idet det er fundet hensigtsmæssigt at have et sammenligningsgrundlag, når det skal besluttes, hvordan infrastrukturforvaltningen i jernbaneoverkørslerne skal tilrettelægges.

Infrastrukturforvaltningen dækker over anlæg, fornyelse, vedligeholdelse og drift af henholdsvis jernbanenettet og vejnettet.

Gennemgangen i de efterfølgende afsnit er opdelt i forskellige relevante kategorier, dvs. statens jernbanenet, privatbanerne, de offentlige veje og de private (fælles)veje.

Det skal bemærkes, at infrastrukturforvaltningen af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne varetages af henholdsvis Banedanmark og Vejdirektoratet, jf. gennemgangen i afsnit 4.1.2.



### 3.1. Jernbaneinfrastrukturforvaltningen

I jernbanelovens § 1, stk. 3, fastlægges det, at *"Jernbaneinfrastrukturforvaltning omfatter drift af jernbaneinfrastruktur med dertil hørende regulerings- og sikkerhedssystemer samt tildeling af infrastrukturkapacitet."*

Retten til at forvalte jernbaneinfrastruktur kræver tilladelse og sikkerhedscertifikat (sikkerhedsgodkendelse) fra Trafikstyrelsen, jf. jernbanelovens § 3, stk. 1.

Som myndighed på jernbaneområdet har Trafikstyrelsen udstedt sikkerhedscertifikat til Banedanmark samt sikkerhedscertifikater og tilladelser til privatbanerne<sup>2</sup>.

For at kunne få tilladelse til at drive infrastrukturforvaltning skal virksomheden kunne opfylde en række krav, jf. jernbanelovens § 4, stk. 2, bl.a. at virksomheden i faglig henseende er kvalificeret til at drive infrastrukturforvaltning, herunder har etableret en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation.

De nærmere regler for sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere fremgår af bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007.

Det fremgår af bekendtgørelsens § 8, "Jernbaneinfrastrukturforvalteren har ansvaret for en sikker drift af sin del af jernbanesystemet og kontrollen med de risici, der opstår på dette system. Infrastrukturforvalterne har pligt til at iværksætte nødvendige risikostyringsforanstaltninger..."

Det fremgår af bekendtgørelsens § 9, "For at en infrastrukturforvalter kan få godkendt sikkerhedsledelsessystemet efter denne bekendtgørelse, skal jernbaneinfrastrukturforvalteren udforme og vedligeholde et system til styring af jernbanesikkerheden som beskrevet i §§ 10 -24."

Sikkerhedsledelsessystemet er meget vidtfavnende og indebærer bl.a., at infrastrukturforvalteren skal gennemføre en risikovurdering for de aktiviteter der udføres, fastlægge kvalitative og kvantitative mål for fastholdelse og forbedring af sikkerheden samt handlingsplaner og fremgangsmåder for opfyldelse af disse mål. Infrastrukturforvalteren skal fastlægge opgaver, ansvar, beføjelser og nødvendige kompetencer i relation til infrastrukturforvalterens jernbanesikkerhedsarbejde, herunder beskrive den del af infrastrukturforvalterens organisation, som udøver sikkerhedsledelse. Systemet skal endvidere bl.a. indeholde procedurer vedrørende undervisning, beredskab, dokumentationshåndtering og registrering af ulykker.

Som myndighed på jernbaneområdet har Trafikstyrelsen udstedt sikkerhedscertifikat til Banedanmark samt sikkerhedscertifikater og tilladelser til privatbanerne.

For privatbanerne har Trafikstyrelsen dog for så vidt angår jernbaneoverkørselsområdet indarbejdet et forbehold i privatbanernes sikkerhedscertifikat (sikkerhedsgodkendelse), fordi Vejdirektoratet i dag forestår drift, vedligeholdelse og anlæg af nye sikkerhedsforanstaltninger i jernbane-

---

<sup>2</sup> Trafikstyrelsen har ikke givet tilladelse til Banedanmark, da Banedanmarks opgaver som infrastrukturforvalter er en videreførelse af DSB's opgaver på området, og opgaverne er nærmere beskrevet i § 2 i Lov om Banedanmark.

overkørslerne på privatbanerne. Årsagen er, at privatbanerne ikke er i stand til at opfylde kravene om dokumentation af:

- visse tekniske normer i forbindelse med jernbaneoverkørslerne,
- krav om oplysning om uddannelseskraft og helbredsforhold til vedligeholdelsespersonale
- krav om oversigt over godkendt personale til vedligeholdelse
- anlægsbestemmelserne for nye delsystemer.

Forbeholdet i privatbanernes sikkerhedscertifikat har følgende ordlyd:

*"Forhold omkring forvaltning af overkørsler, herunder krav til uddannelse af vedligeholdelsespersonale, vedligeholdelsesforskrifter, personaleoversigt, indpasning i sikkerhedsorganisationen mv. afventer en generel afklaring for samtlige infrastrukturforvaltere af amtsbaneinfrastruktur [privatbanerne]."*

Resultatet af forbeholdet er en uklar ansvarsplacering omkring den jernbanerelaterede sikkerhed. Forbeholdet er således bl.a. u hensigtsmæssigt, fordi det netop var hensigten med sikkerhedscertificeringen at tilvejebringe den størst mulige klarhed omkring ansvarsplaceringen. Der er således en risiko for, at forbeholdet kan få en negativ indflydelse på jernbanesikkerheden.

Samtidig indebærer forbeholdet et problem i forhold til EU-retten.

Det fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivet 2004/19/EF artikel 11, stk. 1, *"For at få tilladelse til at forvalte og drive en jernbaneinfrastruktur skal infrastrukturforvalteren indhente en sikkerhedsgodkendelse fra sikkerhedsmyndigheden i den medlemsstat, hvor den er etableret."*

*Sikkerhedsgodkendelsen omfatter:*

- a) en godkendelse af infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem, jf. artikel 9 og bilag III, og*
- b) en bekræftelse af, at infrastrukturforvalteren accepterer at opfylde en række specifikke krav af hensyn til sikker udformning, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastrukturen, herunder i relevant omfang vedligeholdelse og drift af trafikkontrol og signalsystem."*

Det fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivet 2004/19/EF artikel 3, stk. 1, *"Dette direktiv gælder for jernbanesystemet i medlemsstaterne, som kan opdeles i strukturelt og funktionelt definerede delsystemer. Det dækker sikkerhedskrav til systemet som helhed, herunder sikker forvaltning af infrastruktur og togdrift og samspillet mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere."*

Undtagelserne i bestemmelsens stk. 2 omfatter ikke denne situation. Der er således ikke mulighed for at undtage denne del af jernbanenettet fra kravet om, at jernbaneinfrastrukturforvalteren skal have sikkerhedsgodkendelse.

Det fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivet 2004/19/EF artikel 3, stk. 1, nr. b, at *"infrastrukturforvalter"* er, *"ethvert offentligt organ eller enhver virksomhed, der bl.a. anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastrukturen eller en del heraf, som defineret i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltningen af infrastrukturkontrol og sikkerhedssystemer. Infrastruk-*

*turforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan varetages af forskellige organer eller virksomheder."*

I artikel 3 i direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner defineres "jernbaneinfrastruktur" som, "alle elementerne i bilag I, del A, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2598/70 af 18. december 1970 vedrørende fastlæggelsen af indholdet af de forskellige poster i bogføringskemaerne i tillæg I til forordning (EØF) nr. 1108/70(1), ændret ved forordning (EØF) nr. 2116/78(2), med undtagelse af sidste led, der i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv affattes således: »Bygninger med tilknytning til infrastrukturen«."

I forordning 70/2598/EØF bilag I, del A, defineres "niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg" som en del af jernbaneinfrastrukturen.

Ifølge direktivet skal forvaltningen af de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg således også være omfattet af en sikkerhedsgodkendelse. Det er således problematisk, når overkørslerne ikke dækkes af privatbanernes sikkerhedscertifikat (sikkerhedsgodkendelse) og Vejdirektoratet heller ikke har en sikkerhedsgodkendelse.

### **3.1.1. Statens jernbanenet**

Banedanmark er infrastrukturforvalter på statens jernbanenet. Banedanmark er samtidig infrastrukturforvalter for samtlige overkørsler på dette net. Banedanmark har således ansvaret for en sikker drift af sin del af jernbanesystemet. Banedanmark har endvidere ansvaret for kontrollen med de risici, der opstår på dette system.

Banedanmark er forpligtet til at iværksætte den nødvendige risikostyring. Hvor det er relevant skal det ske i samarbejde med andre infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

Banedanmark får bevillingerne til infrastrukturforvaltningen på de årlige finanslove.

### **3.1.2. Privatbanerne**

Privatbanerne er infrastrukturforvaltere for egne strækninger på privatbanerne og dermed også ansvarlige for sikkerheden. Vejdirektoratet forvalter dog sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne, hvormed overkørslerne efter Trafikstyrelsens vurdering falder udenfor privatbanernes ansvarsområde. Det er problematisk fra en jernbanesynsvinkel, fordi sikkerhedsforanstaltningerne ofte er en integreret del af privatbanernes øvrige jernbanesikkerhedsanlæg. Problemstillingen vedrørende privatbanernes sikkerhedscertifikat (sikkerhedsgodkendelse) er behandlet nærmere i afsnit 3.1.

Privatbanerne er ejet delvist af trafikelskaberne, kommunerne og private. Privatbanerne får deres midler via trafikelskaberne.

I en overgangsperiode er der en særlige bevilling på Finanslovens konto § 28.65.17 og § 28.65.18. til supplerende tilskud til berørte regioner som led i en overgangsordning i forbindelse med overdragelsen af statens ejerandele i privatbanerne. Bevillingerne omfatter investeringstilskud og pensionsbidrag.

### 3.2. Offentlige veje

For så vidt angår de offentlige veje er Vejdirektoratet vejbestyrelse på hovedlandevejene (statsvejene) og kommunalbestyrelserne vejbestyrelse for kommunevejene i kommunen.

Det fremgår af vejlovens § 10, *"Det påhviler vejbestyrelserne at holde deres offentlige veje i den stand, som trafikens art og størrelse kræver.*

*stk. 2. Vejbestyrelserne bestemmer, hvilke arbejder der skal udføres på deres veje, og afholder de udgifter, der er forbundet med sikring og andre forberedende foranstaltninger, anlæg, drift og vedligeholdelse af disse veje, med mindre andet er bestemt. ..."*

Vejdirektoratet får bevillingerne til infrastrukturforvaltningen på de årlige finanslove, mens kommunerne fordeler midlerne til de offentlige veje via de kommunale budgetter.

Det fremgår af færdselslovens § 96, *"Afmærkningen i § 95 tilvejebringes og bekostes for offentlige vejes vedkommende af vejbestyrelsen, medmindre andet følger af vejlovgivningen."*

Den afmærkning, der er omfattet af færdselslovens § 95 er:

- 1) færdselstavler,
- 2) afmærkning på kørebanen,
- 3) signalanlæg og
- 4) anden afmærkning eller indretning på eller ved vej til regulering af eller til vejledning for færdslen.

Det fremgår af bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 om anvendelse af vejafmærkning § 2, at før en afmærkning etableres, skal vejbestyrelsen indhente samtykke fra politiet. Afmærkning af hastighed, skarpe sving og tættere bebygget område afgøres dog af politiet efter henholdsvis samtykke eller forhandling med vejbestyrelsen. Opsætning af vejvisningstavler kræver derimod ikke politiets samtykke.

Det fremgår af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 4, *"at politiet skal foranledige, at manglende afmærkning etableres, og at uhensigtsmæssig afmærkning ændres."*



Eksempel på vejafmærkning i forbindelse med en jernbaneoverkørsel.

Ud over politiets godkendelse af vejafmærkningen er der ikke noget krav om statslig godkendelse af kommunale projekter – ud over den ovenfor beskrevne vedrørende forudgående godkendelse af projekter i jernbaneoverkørsler.

### 3.3. Private fællesveje

For så vidt angår infrastrukturforvaltningen af de private fællesveje, så varetages denne som udgangspunkt af den vejansvarlige personkreds, som også betaler herfor.

I landområder er det som udgangspunkt de vejberettigede brugere, der har ansvaret for vejens stand, jf. privatvejslovens §§ 15 og 17. I byområder er det som udgangspunkt ejerne af ejendommene, der grænser op til vejen, der har ansvaret for vejens stand, jf. privatvejslovens § 57. Afgænsningen af, hvornår en privat fællesvej anses for at være beliggende i et by- eller et landområde, fastlægges i privatvejslovens § 13.

Kommunen er vejmyndighed for de private fællesveje. Kommunen kan således ved et vejsyn tage stilling til om vejen er i en god og forsvarlig stand i forhold til færdselsens art og omfang.

Afmærkning på private fællesveje og private veje skal godkendes af enten politiet eller kommunen, jf. færdselslovens § 97.

Det fremgår af bekendtgørelse nr. 783 af 6. juli 2006 om anvendelse af vejafmærkning § 2, at før en afmærkning etableres, skal vejmyndigheden indhente samtykke fra politiet. Afmærkning af hastighed og skarpe sving afgøres dog af politiet efter samtykke fra vejmyndigheden. Afmærkning af tættere bebygget område afgøres af politiet efter forhandling med vejbestyrelsen. Opsætning af vejvisningstavler kræver derimod ikke politiets samtykke.

Det fremgår af bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning § 4, "at politiet skal foranledige, at manglende afmærkning etableres, og at uhensigtsmæssig afmærkning ændres."

Ud over politiets godkendelse af vejafmærkningen, er der ikke noget krav om statslig godkendelse af private projekter.

### **3.4. Behov for ændringer**

Denne rapport har ikke til formål at komme med forslag til ændringer i infrastrukturforvaltningen udenfor jernbaneoverkørslerne. Ovenstående afsnit har således alene til formål at give et sammenligningsgrundlag for beslutningen om den fremtidige forvaltning af infrastrukturen i overkørslerne, idet det vil være uhensigtsmæssigt, hvis der vælges en løsning på vejene, en anden løsning på jernbanerne og en tredje løsning i overkørslerne.

## **KAPITEL 4: Jernbaneoverkørsler i niveau**

Dette afsnit indeholder en gennemgang af den nugældende model og tre alternative modeller for så vidt angår myndighedsopgaverne ved og infrastrukturforvaltningen af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørsler.

Jernbaneoverkørsler i niveau dækker over de situationer, hvor vejen og jernbanestrækningen skærer hinanden i samme niveau. I dette kapitel beskrives de forskellige forhold som regulerer denne type jernbaneoverkørsler.

### **4.1. Nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger**

Som nævnt i indledningen er rapporten bygget op omkring en gennemgang af de forskellige typer af foranstaltninger, der kan medføre ændringer i sikkerhedsniveauet i jernbaneoverkørsler.

I dette afsnit behandles etableringen af nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger.

Etableringen af nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger anvendes, når vejen og jernbanestrækningen skærer hinanden i samme niveau. Forbedring af sikkerheden i overkørsler kan i givet fald ske ved, at der etableres nye sikkerhedsforanstaltninger, f.eks. etablering af overkørselsanlæg, eller ved at bestående sikkerhedsforanstaltninger forbedres, f.eks. ved etablering af bomme.

#### **4.1.1. Godkendelse og påbud**

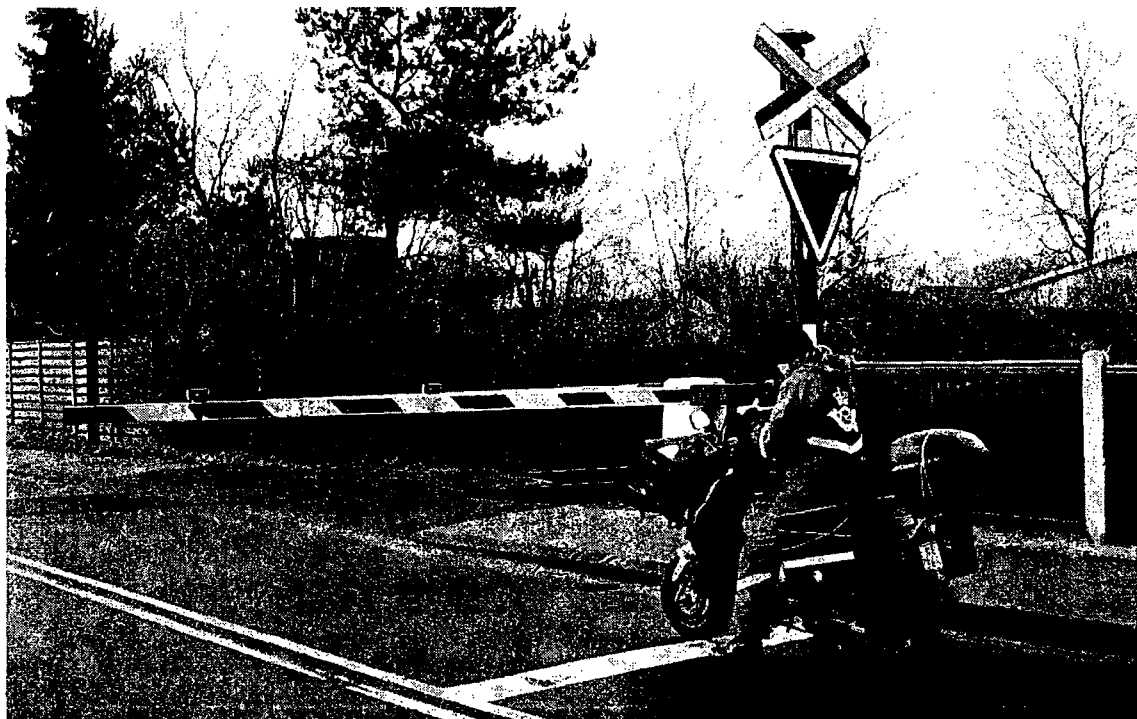
I dette afsnit behandles godkendelsen af og påbud om etableringen af nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler.

##### **4.1.1.1. Den nuværende model**

###### **4.1.1.1.1. Godkendelse**

Det fremgår af vejlovens<sup>3</sup> § 86, stk. 1, "Forslag til nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbane og veje, der er åbne for almindelig færdsel, skal forelægges for trafikministeren til godkendelse. Forslag udarbejdes af vejbestyrelsen eller vejmyndigheden efter forhandling med vedkommende jernbanestyrelse og politi."

Ved sikkerhedsforanstaltninger forstås i vejlovgivningen f.eks. lyssignaler mod vejen, eventuelt suppleret med automatiske bomme eller klokkesignaler. Hverken signaler vendt mod banen eller vejafmærkningen og skiltningen på vejen er nævnt i vejlovens kapitel 7 eller forarbejderne hertil.



Eksempel på halvbomanlæg.

Det fremgår af 1985-cirkulæret<sup>4</sup>, at der i særlige tilfælde kan blive behov for en koordinering af lyssignalet i overkørslen med almindeligt gadesignal med trelysgrupper. I praksis sker der også en sammenkobling af det vejvendte overkørselssignal med uordenssignalet - der er et lyssignal til lokomotivføreren, der fortæller om de vejvendte signaler virker - og overkørselssignalet vendt mod banen. Hertil kommer, at der i jernbaneoverkørsler, hvor der er en risiko for, at bilerne ikke kan nå ud af overkørslen i forbindelse med at bommene går ned, er eksempler på, at der nedlægges en spole (sensor) i vejen eller opstilles andet udstyr med samme formål, så det er muligt at registrere, om der holder en bil i overkørslen. Dette udstyr sammenkobles med signalerne vendt mod lokomotivføreren, således at han/hun ikke kan få signal til at køre ud i overkørslen, før den er fri.

Ifølge vejlovens § 86, stk. 1, er fremgangsmåden i sager om nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, at disse sager startes af vejbestyrelsen eller vejmyndigheden. For offentlige veje er vejbestyrelsen den myndighed, der har ansvaret for den pågældende offentlige vej, dvs. Vejdirektoratet eller kommunen. For private fællesveje er vejmyndigheden kommunalbestyrelsen i den kommune, hvori den pågældende private

<sup>3</sup> Lovbekendtgørelse nr. 671 af 19. august 1999 af lov om offentlige veje med senere ændringer.

<sup>4</sup> Cirkulære nr. 132 af 6. december 1998 om lov om offentlige veje (til samtlige vejbestyrelser).

fællesvej er beliggende. Offentlige veje er veje, hvor drift og vedligeholdelse varetages af det offentlige, mens private fællesveje er veje, hvor drift og vedligeholdelse varetages af private, dvs. den vejansvarlige personkreds, jf. afsnit 3.3.

Lovteksten omhandler kun muligheden for, at vejbestyrelsen eller vejmyndigheden udarbejder forslag til nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger. I praksis er etableringen af nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger dog ofte blevet gennemført af jernbaneinfrastrukturforvalteren eller Vejdirektoratet. Ved en lovændring vil det være hensigtsmæssigt at overveje at ændre lovteksten, så lovteksten direkte giver mulighed for, at jernbaneinfrastrukturforvalteren efter godkendelse fra henholdsvis Vejdirektoratet eller Trafikstyrelsen, afhængig af hvilken løsningsmodel der vælges, kan etablere nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger.

Lovens ordning er således, at det er Vejdirektoratet - i sin egenskab af vejbestyrelse - eller kommunen, der stiller forslag om nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger efter forhandling med den relevante jernbanestyrelse og politiet.

Forslaget skal godkendes af Vejdirektoratet, da ministeriets godkendelseskompetence i henhold til vejlovens § 86, stk. 1, er henlagt til Vejdirektoratet, jf. 1985-cirkulæret hvoraf det fremgår, *"Vejdirektoratet er ... bemyndiget til at varetage følgende opgaver: ... Godkendelse af forslag om etablering eller forbedring af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og veje i henhold til vejlovens § 86, stk. 1."*

Ifølge bemærkningerne til lov nr. 127 af 25. marts 1970, punkt 59, er begrundelsen for at kommende sikkerhedsforanstaltninger skal forelægges til godkendelse et ønske om at sikre ensartethed ved etableringen af de kommende sikkerhedsforanstaltninger.

Vejdirektoratet er dog ikke den eneste godkendende myndighed på området. En konkurrerende og delvist overlappende kompetence er tillagt Trafikstyrelsen.

Det fremgår således af jernbanelovens<sup>5</sup> § 21j, stk. 1, *"Trafikstyrelsen godkender efter indstilling fra de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder de i § 21 i, stk. 1, nr. 1-4, nævnte krav til sikkerheden og ændringer heri."*

Det fremgår af jernbanelovens § 21i, stk. 1, "...

1) at gældende sikkerhedsregler overholdes,

2) at jernbanemateriel og -anlæg opfylder gældende sikkerhedskrav,

...

4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation samt råder over de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v., og

... "

Bestemmelsen i jernbanelovens § 21j, stk. 1, svarer til den tidligere jernbanesikkerhedslovens § 3, stk. 1. Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v., at loven tager udgangspunkt i det eksisterende sikkerhedsniveau. *"Det sikkerhedsmæssige niveau skal imidlertid være under kontrol, således at dette niveau kan bevares og udbygges bl.a. under hensyntagen til den teknologiske udvikling."*

---

<sup>5</sup> Lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004 af lov om jernbane med senere ændringer.



Det fremgår af jernbanelovens § 21k, stk. 4, ”Delsystemer, der anvendes i jernbaneanlæg, godkendes ved typegodkendelser udstedt af Trafikstyrelsen. Delsystemer må ikke tages i brug, før typegodkendelsen foreligger.

...Stk. 6. Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelser om godkendelse af rulende materiel, delsystemer, systemer og læsseenheder.”

Bestemmelsen i § 21k, stk. 4, er en videreførelse af § 3, stk. 4 i den tidligere jernbanesikkerhedslov. Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 404 af 6. juni 2002, at der ved et delsystem forstås: ”en selvstændig fysisk enhed, der udgør en del af en jernbaneinfrastruktur, f.eks. et togkontrolsystem, sikringsanlæg eller et fjernstyringsanlæg.”

I EU-retten, jf. forordning 2598/70/EØF af 18. december 1970<sup>6</sup>, omfatter jernbaneinfrastrukturen bl.a. ”niveauoverørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg.”

Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 404 af 6. juni 2002, at der ved en typegodkendelse af et delsystem til et jernbaneanlæg forstås: ”Jernbanetilsynets godkendelse af det pågældende delsystem til anvendelse under nærmere specificerede forudsætninger. Inden udstedelse af en typegodkendelse har Jernbanetilsynet kontrolleret, at delsystemer overholder de fastsatte sikkerhedsmæssige krav.”

Bestemmelsen i § 21k, stk. 6 blev indført i loven med lov nr. 323 af 5. maj 2004. Det fremgår af bemærkningerne, at ”Godkendelser af væsentlige ændringer i delsystemer eller ved integration af nye delsystemer, i det omfang disse ændringer eller integrationen har væsentlig betydning for jernbanesikkerheden, foretages på baggrund af projektplaner indsendt af virksomhederne.”

Som det fremgår ovenfor er Trafikstyrelsen tillagt kompetencer vedrørende jernbanesikkerheden. Der er ikke umiddelbart grundlag for at antage, at disse kompetencer ikke omfatter alle de for jernbanesikkerheden relevante elementer af jernbaneoverkørslerne, herunder også sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, som opstilles for at sikre vejtrafikken. Denne fortolkning er i overensstemmelse med den EU-retlige anvendelse af begrebet jernbaneinfrastruktur, jf. forordning 2598/70/EØF af 18. december 1970. I praksis er der således tale om en vanskelig sondring mellem Trafikstyrelsens og Vejdirektoratets delvist overlappende kompetencer på jernbaneoverkørselsområdet, idet Vejdirektoratet skal godkende nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger, mens Trafikstyrelsen bl.a. skal godkende nye delsystemer inden ibrugtagning og at jernbaneanlæggene opfylder gældende sikkerhedskrav.

#### **Fordele**

- Der er opstillet krav om godkendelse af sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler inden de etableres, idet dette forhold kan bidrage til at øge sikkerheden i jernbaneoverkørslerne.

#### **Ulemper**

- I praksis er der usikkerhed om, hvem der har kompetencen hvornår og til hvad.

---

<sup>6</sup> Kommissionens forordning (EØF) nr. 2598/70 af 18. december 1970 vedrørende fastlæggelsen af indholdet af de forskellige poster i bogføringsskemaerne i tillæg I til Rådets forordning (EØF) nr. 1108/70 af 4. juni 1970. Der er bl.a. henvist til denne forordning i artikel 3 i jernbanesikkerhedsdirektivet, se afsnit 3.1.3.4.

- Kompetencen er delt mellem flere myndigheder, og der kan således opstå uenigheder mellem myndighederne, bl.a. fordi de varetager forskellige hensyn.
- Hvis anlægsmyndigheden skal vælge en løsning, der tilfredsstillende begge myndigheder, er der en risiko for, at projekterne går i stå, fordi omkostningerne bliver for høje, eller at der gennemføres færre projekter.
- Der er ikke én myndighed, der har et samlet overblik over sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslen.
- Der er eksempler på, at Trafikstyrelsen har godkendt ibrugtagning af et overkørselsanlæg, uden at Vejdirektoratet har fundet, at det øvrige anlæg på vejsiden har haft en tilfredsstillende tilstand.

#### 4.1.1.1.2. Påbud

Det fremgår af vejlovens § 86, stk. 2, *"Trafikministeren kan efter indhentet udtalelse fra vedkommende vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbanestyrelse pålægge vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed eller jernbanestyrelse at etablere nye sikkerhedsforanstaltninger i de krydsninger, der er nævnt i stk. 1, eller at forbedre bestående sikkerhedsforanstaltninger."*

Etableringen af nye eller ændring af bestående sikkerhedsforanstaltninger kan startes ved at enten vejbestyrelsen, vejmyndigheden eller jernbanestyrelsen (jernbancinfrastrukturforvalteren) modtager et pålæg herom. Kompetencen til at give sådanne pålæg er henlagt til Vejdirektoratet, idet det fremgår af 1985-cirkulæret, *"Vejdirektoratet er ... bemyndiget til at varetage følgende opgaver: ... Meddelelse af pålæg i henhold til vejlovens § 86, stk. 2, om etablering og forbedringer af sådanne sikkerhedsforanstaltninger."*

Trafikstyrelsen har også mulighed for at give påbud om at foretage nødvendige foranstaltninger, hvis der konstateres forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden. Påbuddet kan ikke rettes mod vejbestyrelsen eller vejmyndigheden.

Det fremgår af jernbanelovens § 211, *"Stk. 3. Trafikstyrelsen kan udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde de krav, der følger af § 21 i. Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning. Hvis de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet."*

*Stk. 4. Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Trafikstyrelsen udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de efter Trafikstyrelsens vurdering nødvendige foranstaltninger. I påbuddet kan fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet. Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning."*

*Stk. 5. Trafikstyrelsen kan, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige, umiddelbart nedlægge forbud mod drift på en nærmere angivet strækning eller mod drift med nærmere angivet rullende materiel. Forbud kan meddeles mundtligt og har virkning fra modtagelsen. Et forbud gælder i indtil 14 dage, medmindre forbuddet forlænges. Et mundtligt meddelt forbud gælder dog kun i indtil 3 dage."*

...

Bestemmelsen i § 211, stk. 3, er med få redaktionelle ændringer overført fra den tidligere jernbanesikkerhedslovs § 5, stk. 3. Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 1120 af 29. december 1999, at Jernbanetilsynet (nu Trafikstyrelsen), kan udstede påbud om, at jernbaneinfrastrukturforvaltere straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige foranstaltninger for at opfylde gældende krav til sikkerheden. I forbindelse med et tilsyn er det ikke altid muligt præcist at få konstateret, hvilke regler der eventuelt er overtrådt. Derfor blev der i bestemmelsens sidste punktum åbnet mulighed for, at der kan nedlægges forbud mod drift på stedet, såfremt det skønnes, at de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforsvarlige. Forbuddet skal være rettet mod en nærmere angiven strækning eller nærmere angivet rullende materiel. Adgangen til at nedlægge forbud mod fortsat drift forudsås ikke hyppigt anvendt.

Bestemmelsen i § 21, stk. 4, supplerer bestemmelserne i stk. 3 og stk. 5. Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 404 af 6. juni 2002, at *"der gives den tilsynsførende myndighed adgang til på baggrund af et tilsynet foretaget konkret skøn at kunne skride ind over for situationer, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden."*

Vejdirektoratet kan således give påbud om etablering af nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger og Trafikstyrelsen kan give påbud om forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden.

Trafikstyrelsens tilsynskompetence behandles særskilt i kapitel 7.

#### **Fordele**

- Der er flere muligheder for at give påbud, hvilket kan være med til at forbedre sikkerheden i overkørslen.

#### **Ulemper**

- Ulempen med påbud er, at et omkostningsfuldt påbud kan opbruge midler, som ellers kunne være anvendt til andre mindre omkostningsfulde foranstaltninger i flere jernbaneoverkørsler, som samlet set kunne have været til større gevinst for sikkerheden i andre jernbaneoverkørsler.
- Der er risiko for påbud fra flere myndigheder, der varetager forskellige hensyn og ikke nødvendigvis er enige i hvilke foranstaltninger, der skal gennemføres.

#### **4.1.1.2. Model 1 – Godkendelse og påbud**

I denne model deles myndighedsopgaverne i jernbaneoverkørslerne mellem Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet.

Trafikstyrelsen godkender og kan give påbud om de banetekniske elementer, mens Vejdirektoratet godkender og kan give påbud om de vejtekniske elementer. Herudover opretholdes Trafikstyrelsens nuværende hjemler til at give påbud i henhold til jernbaneloven.

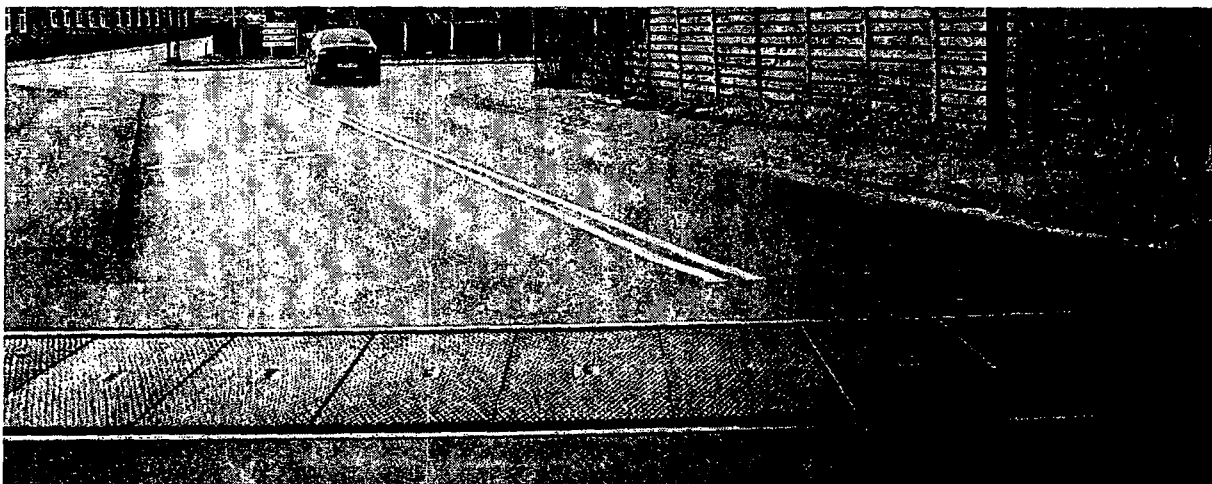
Denne model udløser et behov for klart at få defineret, hvad henholdsvis de banetekniske og vejtekniske elementer skal omfatte, særligt fordi de tekniske elementer ofte er forbundet.

En sondring mellem vej- og banevendte elementer kunne fastlægges således:

De vejvendte elementer er, den vejvendte del af overkørselssignalerne, bommene og krydsmærkerne.

De banevendte elementer er, uordenssignalerne vendt mod lokomotivføreren, den banevendte del af overkørselssignalerne og afmærkningen langs jernbanen.

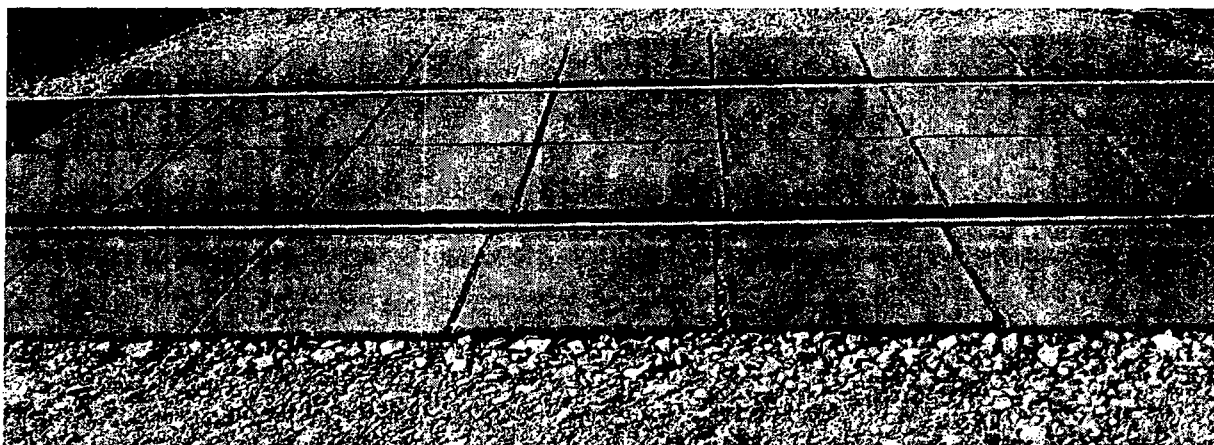
Afgrænsningen overfor vejbestyrelsens/den vejansvarlige personkreds ansvar kunne fastlægges således, at vejbestyrelsen/den vejansvarlige personkreds varetager vejbelægning, vejens udformning, skiltningen og anden afmærkning på og langs vejen samt lysreguleringer.



Eksempel på vejbelægning i en jernbaneoverkørsel.

For så vidt angår ansvaret for belægningen kunne det afgrænses således, at belægningen mellem skinnerne er jernbaneinfrastrukturforvalterens ansvar. Hvis der er fliser på ydersiderne af jernbaneskinneerne, er den første række af fliser tillige jernbaneinfrastrukturforvalterens ansvar. Vejbestyrelsen/den vejansvarlige personkreds har ansvaret for den øvrige vejbelægning.

Alternativt kunne det overvejes at lade jernbaneinfrastrukturforvalteren have ansvaret for belægningen over sporkassen.



Eksempel på vejbelægning med fliser på begge sider af skinnerne i en jernbaneoverkørsel.

Det er vigtigt, at det klart kommer til at fremgå af reglerne, i hvilket omfang Vejdirektoratet skal kunne give påbud om vejens udstyr og udformning, idet den almindelige ordning på de offentlige veje er, at vejens udstyr og udformning er overladt til vejbestyrelsen, uden at der er mulighed for,

at Vejdirektoratet kan give påbud om en bedre udformning. Udformningen af vejene reguleres i en række regler og så længe vejbestyrelsen holder sig indenfor disse regler, kan de selv bestemme, hvordan vejen skal udformes og udstyres. Hvis vejbestyrelsen ikke overholder de gældende regler, så er kommunen underlagt Indenrigsministeriets tilsyn og Vejdirektoratet er underlagt Transport- og Energiministeriets departementets tilsyn.

Herud over bør det overvejes meget nøje, om der for private fællesveje/private veje er behov for en mulighed for at give påbud til den vejansvarlige personkreds, der ligger ud over den almindelige ordning på vejområdet, jf. afsnit 3.3.

Hvis der skal kunne gives påbud om vejens udstyr og udformning, er det vigtigt at tage stilling til, hvem der skal betale for foranstaltningerne, og kompetencen skal afgrænses i forhold til politiets og kommunens kompetencer, jf. afsnit 3.2. og 3.3.

#### ***Fordele***

- Det er en myndighed med baneteknisk erfaring, der godkender og giver påbud om de banetekniske elementer og det er en myndighed med vejteknisk erfaring, der godkender og giver påbud om de vejtekniske elementer.
- Der er flere muligheder for at give påbud, hvilket kan være med til at forbedre sikkerheden i overkørslen.

#### ***Ulemper***

- Godkendelsen skal igennem to myndigheder, som varetager forskellige hensyn og muligvis ikke er enige.
- Der er ikke en myndighed, der har et samlet overblik over sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslen.
- Det er vanskeligt at sondre mellem vejtekniske- og banetekniske elementer, da systemerne ofte er koblet sammen i praksis.
- Den tekniske udvikling på området kan gøre sondringen mellem vejtekniske- og banetekniske elementer uhensigtsmæssig.
- I påbudssituationen synes den delte kompetence noget uhensigtsmæssig, da resultatet enten vil være et påbud om at etablere foranstaltninger, der f.eks. kun er rettet mod vejtrafikken, hvilket vil være upraktisk, da sikkerhedsforanstaltningerne teknisk hænger sammen, alternativt vil Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet skulle være enige inden påbuddet gives.
- Der er risiko for påbud fra flere myndigheder, der varetager forskellige hensyn og ikke nødvendigvis er enige om, hvilke foranstaltninger der skal gennemføres.

#### ***Afhjælpende foranstaltninger***

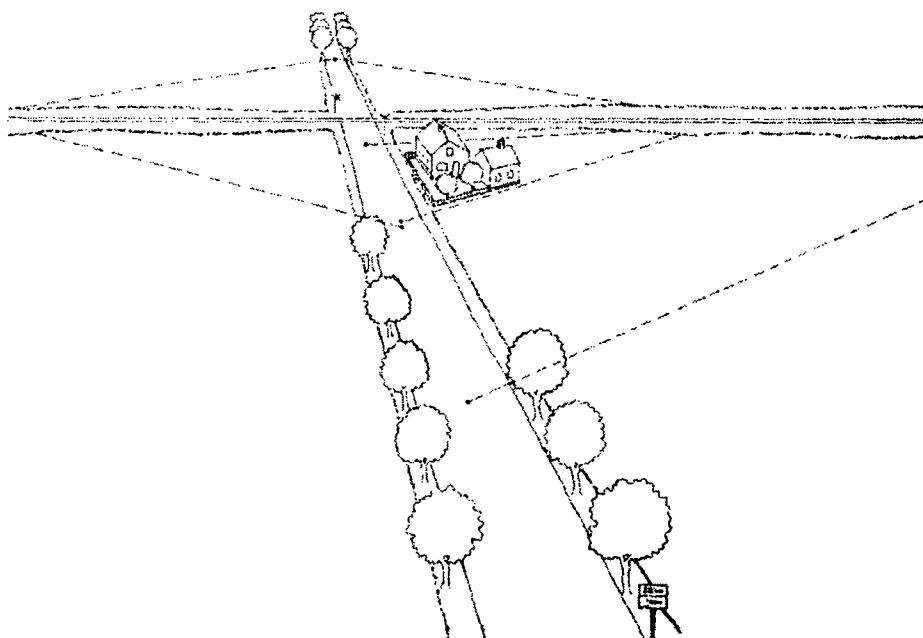
Hvis den delte model vælges, bør der etableres et konfliktløsningsorgan eller klageorgan med faglig ekspertise. Ved faglig uenighed mellem ministeriets styrelser synes det ikke umiddelbart hensigtsmæssigt, at konflikten skal løses ved, at departementet træffer afgørelse i sagen, da departementet ikke har særlig faglig kompetence på området.

En løsningsmulighed kunne være at etablere et konfliktløsningsorgan med repræsentanter fra ledelsen i Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet. Denne løsning kunne eventuelt kombineres med en uafhængig formand, f.eks. en dommer, kommissarius eller en anden voldgiftsformand, som kan træffe afgørelse i tilfælde af ueginghed.

#### 4.1.1.3. Model 2 – Godkendelse og påbud

I denne model varetages myndighedsopgaverne af Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsens godkendelseskompetence og mulighed for at give påbud skal afgrænses i forhold til vejbestyrelsen/vejmyndigheden.



Eksempel på tinglyst oversigtservitut ved strækningshastighed på op til 75 km/t.

For at minimere behovet for vejteknisk erfaring i Trafikstyrelsen bør de vejtekniske forhold, som skiltning, vejens udformning, oversigtsforhold o.l. overlades til vejbestyrelsen/vejmyndigheden.

En sondring kunne være, at jernbaneinfrastrukturforvalteren som udgangspunkt har ansvaret for overkørselssignalerne, bommene, krydsmærkerne, uordenssignalerne vendt mod lokomotivføreren og afmærkningen langs jernbanen.

Vejbestyrelsen/den vejansvarlige personkreds har derimod ansvaret for belægningen på vejen, vejens udformning, skiltningen og anden afmærkning på og langs vejen samt lysreguleringer.

For så vidt angår ansvaret for belægningen på vejen kunne det afgrænses således, at belægningen mellem skinnerne er jernbaneinfrastrukturforvalterens ansvar, og hvis der er fliser på ydersiderne af jernbaneskinneerne, så er den første række af fliser tillige jernbaneinfrastrukturforvalterens ansvar. Alternativt kunne det overvejes at lade jernbaneinfrastrukturforvalteren have ansvaret for belægningen over sporkassen. Vejbestyrelsen/den vejansvarlig personkreds har derimod ansvaret for den øvrige vejbelægning.

Umiddelbart vurderes der ikke at være behov for, at Trafikstyrelsen forudgående skal godkende vejens udformning og udstyr i forbindelse med jernbaneoverkørsler. Hvis man måtte ønske at opstille et sådan godkendelseskrav er det vigtigt, at det klart kommer til at fremgå af reglerne, i hvilket omfang Trafikstyrelsen skal godkende vejens udstyr og udformning, idet den almindelige ordning på veje i dag er, at vejens udstyr og udformning er overladt til vejbestyrelsen/den vejansvarlige personkreds, uden at der er krav om forudgående statslig godkendelse. Udformningen af vejene reguleres i en række regler og så længe de vejansvarlige holder sig indenfor disse regler, kan de selv bestemme, hvordan vejen skal udformes og udstyres, med undtagelse af den godkendelseskompetence der er tillagt politiet, jf. afsnit 3.2. og 3.3.

Det må overvejes, om der er behov for at give Trafikstyrelsen adgang til at give påbud til vejbestyrelsen eller den vejansvarlige personkreds, hvis reglerne om vejens udformning, skiltning o.l. ikke er overholdt. En sådan adgang til at give påbud vil i givet fald skulle afgrænses i forhold til politiets mulighed for at give påbud om skilte og anden afmærkning, jf. færdselslovens<sup>7</sup> § 97, stk. 2, samt politiets og kommunernes kompetence i forhold til de private fællesveje, jf. afsnit 3.3.

Der bør i givet fald tages stilling til, hvem der skal betale for sådanne påbud, herunder om der er særlige forhold, der skal tages hensyn til, f.eks. at det ikke er myndigheder, men private borgere, der betaler for vedligeholdelsen af private fællesveje/private veje.

#### ***Fordele***

- Der er kun én myndighed for sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslen. Det er dermed entydigt, hvem der kan give tilladelse og påbud.
- Jernbaneoverkørslen ses som et samlet hele.

#### ***Ulemper***

- Trafikstyrelsen har ikke på nuværende tidspunkt vejteknisk ekspertise.

#### ***Afhjælpende foranstaltninger***

De regler, som fastsættes skal sikre, at Trafikstyrelsen tager hensyn til den samlede sikkerhed i overkørslen, dvs. både sikkerheden for vejtrafikken og jernbanetrafikken, idet det er centralt at overkørselsmyndigheden også varetager hensynet til vejtrafikken.

Der må i relevant omfang overføres medarbejdere til Trafikstyrelsen.

#### **4.1.1.4. Model 3 – Godkendelse og påbud**

I denne model varetages myndighedsopgaverne i jernbaneoverkørslerne af Vejdirektoratet.

Vejdirektoratets kompetence skal afgrænses overfor vejbestyrelsens eller den vejansvarlige personkreds. Det må overvejes om der skal gives en klar hjemmel til at give påbud til vejbestyrelsen eller den vejansvarlige personkreds, hvis reglerne om vejens udformning, skiltning o.l. ikke er overholdt. Denne kompetence skal i givet fald afgrænses overfor kommunens og politiets kompetence, jf. afsnit 3.2. og 3.3. Det skal samtidig overvejes, hvem der i givet fald skal betale for påbuddet.

---

<sup>7</sup> Lovbekendtgørelse nr. 1100 af 8. november 2006 af færdselsloven, som senest lov nr. 1565 af 20. december 2006.

### **Fordele**

- Der er kun én myndighed for sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslen.
- Jernbaneoverkørslen ses som et samlet hele.

### **Ulemper**

- Vejdirektoratet har ikke på nuværende tidspunkt jernbaneteknisk ekspertise.
- På jernbanelområdet sker der en stor løbende udvikling i de regler og krav, som EU opstiller. Trafikstyrelsen vil fortsat, som den almindelige sikkerhedsmyndighed på jernbanelområdet skulle sætte sig ind i nye EU-regler på jernbanelområdet. Ved denne model vil Vejdirektoratet også skulle følge med i udviklingen i EU-reglerne på jernbanelområdet. Generelt er vejområdet kun i yderst begrænset omfang reguleret af EU-regler. Denne opgave vil således være ny for Vejdirektoratet og vil i et vist omfang medføre dobbeltarbejde.
- Der vil ikke være en samlet sikkerhedsmyndighed på jernbanelområdet. Der vil således ikke være én myndighed, der har et samlet overblik over de forhold der har relevans for jernbanesikkerheden i Danmark. Dette er særligt uheldigt, da jernbaneoverkørslerne er et centralt område for sikkerheden på jernbanenettet.
- Hvis Vejdirektoratet skal være sikkerhedsmyndighed for jernbaneoverkørslerne, skal Vejdirektoratet også leve op til de samme EU-krav som Trafikstyrelsen, jf. bl.a. artikel 16 og 18 i jernbanesikkerhedsdirektivet<sup>8</sup>, herunder kravet til sikkerhedsmyndighedens uafhængighed af bl.a. infrastrukturforvalterne og kravet om årlig offentliggørelse og fremsendelse af rapporter om en række forhold til EU.

#### **4.1.2. Infrastrukturforvaltning af jernbaneoverkørsler i niveau**

I dette afsnit gennemgås, hvordan anlæg, vedligeholdelse og drift af jernbaneoverkørsler i niveau organiseres.

---

<sup>8</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 164 af 30.4.2004) EU-Tidende nr. L 220 af 21/06/2004 s. 0016 – 0039.





Eksempel på kombineret overkørsels- og gadesignalanlæg.

#### 4.1.2.1. Den nuværende model

##### 4.1.2.1.1. Anlæg og udbygning

Ifølge vejlovens § 86, stk. 1 og 2, kan enten vejbestyrelsen (ved offentlige veje), vejmyndigheden (ved private fællesveje) eller infrastrukturforvalteren anlægge og forbedre sikkerhedsforanstaltningerne.

Spørgsmålet om, hvem der skal betale for nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger, er et relativt komplekst spørgsmål, der for den enkelte jernbaneoverkørsel i vidt omfang kan skyldes historiske forhold.

Udgangspunktet er, at udgifterne betales af statskassen. Det fremgår således af vejlovens § 86, stk. 4. *"Udgifter til etablering, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger afholdes af statskassen.*

Denne regel er dog ikke uden undtagelser. Det fremgår således af vejlovens § 86, stk. 5, *"Reglen i stk. 4 finder ikke anvendelse, når sikkerhedsforanstaltningerne eller forbedringerne af disse er forårsaget af nye anlægsarbejder på vej- eller banenettet, eller når omfanget af de foranstaltninger, der hidtil er betalt af vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbanestyrelse, reduceres. I disse tilfælde betales anlæg, drift og vedligeholdelse af vedkommende vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbanestyrelse."*

Denne bestemmelse bliver i praksis ofte omtalt som "skadevolder-princippet".

Følgende præcisering af dette princip fremgik af lovbemærkningerne ved ændringen af § 86 i 1984, jf. lov nr. 185 fra 1985 og er gentaget i 1985-cirkulæret, *"Den ændrede formulering i stk. 5 præciserer, at statskassen alene betaler etablering og forbedring af sikkerhedsforanstaltninger i kryds mellem veje og jernbaner, når behovet for foranstaltningerne eller forbedringen af disse skyldes udviklingen i den almindelige færdsel, herunder f.eks. byudvikling i området eller den tekniske udvikling af afmærkningen, f.eks. en ændret udformning af lyssignaler. Efter gældende praksis har staten ikke betalt disse sikringsforanstaltninger, hvis sikringen er gjort nødvendig,*

*fordi der er tale om et nyt kryds, forårsaget f.eks. af et nyt vejanlæg over banen eller en ny bane-strækning over vejen eller en så væsentlig udvidelse af en eksisterende vej, at denne kan sidestilles med et nyt vejanlæg. Dette sidste vil særligt være tilfældet, når antallet af kørebaner forøges, eller der anlægges nye cykelstier og fortove med henblik på at øge vejens kapacitet for motorkøretøjer. Udgiften ved nye kryds afholdes af den instans, som har taget initiativ til anlægsarbejdet. Derimod betaler staten for forbedringer af sikringsforanstaltninger, selv om de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sidestilles med anlæg af ny vej, og arbejder, der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motorkøretøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikanter."*

Vejdirektoratet kan tage stilling til, hvem der skal finansiere foranstaltningerne, idet det fremgår af 1974-cirkulæret<sup>9</sup>, *"Indstillingen skal forelægges ministeriet (vejdirektoratet), der skal tage stilling til, om foranstaltningerne kan godkendes, jfr. vejlovens §§ 84, stk. 1, og 85, stk. 2<sup>10</sup>. Samtidig vil der blive taget stilling til, om foranstaltningerne skal finansieres af statskassen, jfr. vejlovens §§ 84, stk. 2, og 86, stk. 2<sup>11</sup>, eller om de skal betales af vejbestyrelse, jernbane eller andre."*

Hvis der tidligere har været en forpligtelse til personlig bevogtning af overkørslen, så er det jernbanen (infrastrukturforvalteren) og ikke staten, der skal betale for sikkerhedsforanstaltningerne. Det fremgår nemlig af vejlovens § 87, *"Efter indstilling fra vedkommende jernbanestyrelse kan trafikministeren tillade, at den jernbane enten ved lovgivning eller i øvrigt pålagte forpligtelse til bevogtning af krydsninger med veje, der er åbne for almindelig færdsel, ophæves på betingelse af, at der af jernbanen opsættes lyssignalanlæg. Afløsning af manuelt betjente bomme med automatisk virkende bomanlæg anses ikke for ophævelse af ovennævnte bevogtning. Udgifterne ved anlæg, vedligeholdelse og drift af de pågældende sikkerhedsforanstaltninger udredes i deres helhed af vedkommende jernbane."*

### **Statens jernbanenet**

Banedanmark varetager fornyelse og etablering af sikkerhedsforanstaltninger i overkørslerne på statens jernbanenet.

Banedanmark har en årlig bevilling hertil på ca. 32 mio. kr. på Finansloven § 28.63.02.78. Bevillingen er en del af rådighedspuljen til øvrige infrastrukturinvesteringer. Bevillingen er til nedlæggelse eller opgradering af overkørsler på hoved-, regional, og lokalbanerne, [dvs. statens jernbanenet]. Det fremgår af Finansloven, at overkørslerne nedlægges eller opgraderes af sikkerhedsmæssige årsager og er en forudsætning for forøgelse af hastigheden på strækningerne.

Herudover kan både vejbestyrelserne og Banedanmark gennemføre større vej- eller baneprojekter, som nødvendiggør nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger. I den forbindelse vil disse forbedringer typisk indgå som en del af finansieringen af projektet.

På statens jernbanenet er det i praksis Trafikstyrelsen, der varetager den indledende planlægning af større projekter og Banedanmark der udfører projekterne.

<sup>9</sup> Cirkulære nr. 198 af 16. september 1974 om sikring af skæringer mellem jernbaner m.v. og veje.

<sup>10</sup> Bestemmelsen genfindes i en ny formulering i den nugældende § 86, stk. 1.

<sup>11</sup> Bestemmelsen genfindes i en ny formulering i den nugældende § 86, stk. 4.

### **Privatbanerne**

Vejdirektoratet forestår fornyelse og etablering af sikkerhedsforanstaltninger i overkørslerne på privatbanerne.

Vejlovens § 86 indeholder ikke i sig selv mulighed for at overlade projekteringen af nye eller forbedrede sikkerhedsforanstaltninger direkte til Vejdirektoratet, med mindre det handler om en statsvej.

Vejdirektoratet varetager dog en årlig bevilling på ca. 30 mio. kr. på Finansloven § 28.21.30.20. til udskiftning og modernisering af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem privatbaner og veje. Bevillingen stammer fra trafikaftalen af 4. november 2005, hvoraf det fremgår, at der i perioden 2006-2009 årligt afsættes 30 mio. kr. med henblik på at sikre udskiftning af alle forældede sikringsanlæg i forbindelse med privatbanerne. Som begrundelse angives i aftalen, at velfungerende sikringsanlæg med tydelige signaler og bomstyring er afgørende for en sikker og stabil trafikafvikling for såvel bilister som passagerer i den kollektive transport.

Det forhold, at det er Vejdirektoratet der forestår drift, vedligeholdelse og anlæg af nye sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørslerne på privatbanerne, har gjort, at Trafikstyrelsen har set sig nødsaget til at indarbejde følgende forbehold i privatbanernes sikkerhedscertifikat(sikkerhedsgodkendelse):

*"Forhold omkring forvaltning af overkørsler, herunder krav til uddannelse af vedligeholdelsespersonale, vedligeholdelsesforskrifter, personaleoversigt, indpasning i sikkerhedsorganisationen mv. afventer en generel afklaring for samtlige infrastrukturforvaltere af amtsbaneinfrastruktur [privatbaneinfrastruktur]."*

Dette forhold er problematisk i forhold til EU-retten, fordi jernbaneoverkørslerne, herunder anlæggene til sikring af vejtrafikken, er en del af jernbaneinfrastrukturen, og EU stiller således krav om, at der skal være en sikkerhedsgodkendelse som forudsætning for at måtte anlægge og drive anlægget, jf. afsnit 3.1.

### **Fordele**

- Det er en fordel, at Banedanmark varetager anlæg, fornyelse og finansiering af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne, fordi det giver mulighed for at medtænke forbedringer i sikkerhedsforanstaltningerne i forbindelse med de øvrige projekter på statens jernbanenet.
- Vejdirektoratets administration af midlerne til anlæg og fornyelse af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne på privatbanerne giver mulighed for at foretage en samlet prioritering af midlerne mellem privatbanerne.
- Det er hensigtsmæssigt, at der er en mulighed for at indbringe tvister om betalingsspørgsmålet for Vejdirektoratet.

### **Ulemper**

- Umiddelbart synes det ikke at være hensigtsmæssigt, at der er forskel på måden som bevillingerne på privatbanerne og statsbanerne organiseres på.

- Det er problematisk, at den model, der er valgt på privatbanerne, betyder, at Trafikstyrelsen har set sig nødsaget til at indarbejde et forbehold i privatbanernes sikkerhedscertifikat.
- Risiko for suboptimering ved separat prioritering af indsatsen på henholdsvis statsbaner og privatbaner.

#### 4.1.2.1.2. Drift og vedligeholdelse

Som nævnt i afsnit 4.1.2.1.1. fremgår det af vejlovens § 86, *"Stk. 4. Udgifter til etablering, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger afholdes af statskassen."*

Denne regel er dog ikke uden undtagelser. Det fremgår således af vejlovens § 86, stk. 5, *"Reglen i stk. 4 finder ikke anvendelse, når sikkerhedsforanstaltningerne eller forbedringerne af disse er forårsaget af nye anlægsarbejder på vej- eller banenettet, eller når omfanget af de foranstaltninger, der hidtil er betalt af vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbanestyrelse, reduceres. I disse tilfælde betales anlæg, drift og vedligeholdelse af vedkommende vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbanestyrelse."*

Denne bestemmelse bliver i praksis ofte omtalt som "skadevolder-princippet".

Det fremgår af vejlovens § 87, *"Efter indstilling fra vedkommende jernbanestyrelse kan trafikministeren tillade, at den jernbane enten ved lovgivning eller i øvrigt pålagte forpligtelse til bevogtning af krydsninger med veje, der er åbne for almindelig færdsel, ophæves på betingelse af, at der af jernbanen opsættes lyssignalanlæg. Afløsning af manuelt betjente bomme med automatisk virkende bomanlæg anses ikke for ophævelse af ovennævnte bevogtning. Udgifterne ved anlæg, vedligeholdelse og drift af de pågældende sikkerhedsforanstaltninger udredes i deres helhed af vedkommende jernbane."*

Det fremgår af 1985-cirkulæret, *"Vejdirektoratet er ... bemyndiget til at varetage følgende opgaver:*

...  
*Meddelelse af tilladelse i henhold til vejlovens § 87 til afløsning af bevogtning af krydsninger mellem jernbaner og veje."*

#### **Statens jernbanenet**

Banedanmark er infrastrukturforvalter for både sikrede og usikrede jernbaneoverkørsler på det statslige jernbanenet. Banedanmark varetager således drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne i overkørslerne på statens jernbanenet.

Der findes dog en række tilfælde, hvor der er indgået overenskomst med kommuner vedrørende betaling af de løbende drifts- og vedligeholdelsesomkostninger. Dette er typisk i situationer, hvor anlæggelsen af overkørslen er sket på vilkår om, at kommunen efterfølgende afholder de løbende drifts- og vedligeholdelsesomkostninger.

Banedanmark har en årlig bevilling på Finansloven § 28.63.05. til fornyelse og vedligeholdelse. En del af bevillingen anvendes til sikring og fjernstyring, som bl.a. omfatter sikrings- og fjernstyringsanlæg, overkørselsanlæg, sporskiftedrev, togkontrolanlæg, sikringstekniske ydre anlæg (signaler, togdetektering m.v.) samt øvrige kabelanlæg (dog ikke transmissionskabler).

### ***Privatbanerne***

Vejdirektoratet varetager driften og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne i overkørslerne på privatbanerne.

I praksis er den tekniske opgave med drift og vedligeholdelse udliciteret til et privat firma, der har den fornødne tekniske- og banefaglige kompetence.

Vejdirektoratet har en årlig bevilling på ca. 15,5 mio. kr. på Finansloven § 28.21.30.10. punkt 7, til driften af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem privatbaner og veje.

For overkørsler ejet af fremmede er det i praksis ejeren, der afholder alle udgifter.

### ***Fordele***

- Det er hensigtsmæssigt, at den samme myndighed/virksomhed varetager både anlæg, drift, fornyelse og vedligeholdelse, idet der hermed ikke opstår tvist om foranstaltningerne skulle have været vedligeholdt bedre, således at der ikke var behov for en udskiftning og lignende.
- At Banedanmark varetager drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger på statens jernbanenet giver mulighed for at indarbejde procedurerne for den løbende opfølgning i procedurerne for opfølgningen på det øvrige jernbanenet.
- Vejdirektoratets varetagelse af drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne på privatbanerne giver mulighed for at opnå en ensartethed i vedligeholdelsen på tværs af privatbanerne.

### ***Ulemper***

- Umiddelbart synes det ikke hensigtsmæssigt, at der er forskel på måden, som overkørslerne på privatbanerne og statsbanerne administreres på.
- Det forhold, at Vejdirektoratet forestår drift, vedligeholdelse og anlæg af nye sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørslerne på privatbanerne, har gjort, at Trafikstyrelsen har indarbejdet et forbehold i privatbanernes sikkerhedscertifikat.

#### **4.1.2.2. Model 1, 2 og 3 – Anlæg og drift**

Det har været foreslået at lade Vejdirektoratet forestå anlægs-, fornyelses-, drifts- og vedligeholdelsesopgaverne på alle sikkerhedsforanstaltningerne i hele landet på baggrund af en samlet bevilling. Løsningen vil have den fordel, at der kan ske en landsdækkende prioritering af indsatsen i jernbaneoverkørsler. Løsningen må på den anden side set forventes at ville give problemer med samtlige infrastrukturforvalteres sikkerhedscertifikater, og vil desuden indebære, at Vejdirektoratet ikke samtidig kan være sikkerhedsmyndighed.



Eksempel på overkørsel sikret med advarselssignalanlæg.

Løsningen indebærer, at der enten skal ske en sondring mellem de vej- og banevendte sikkerhedsforanstaltninger, eller at Vejdirektoratet skal forestå anlægs-, fornyelses-, drifts- og vedligeholdelsesopgaverne af både de vej- og jernbanevendte foranstaltninger.

Hvis Vejdirektoratet forestår anlægs-, fornyelses-, drifts- og vedligeholdelsesopgaverne af de vejvendte elementer af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne vil det indebære følgende ulemper,

- Der er ikke er en anlægsmyndighed, der har et samlet overblik over sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslen.
- Det er vanskeligt at sondre mellem vej- og banetekniske elementer, da systemerne ofte er koblet sammen i praksis.
- Der vil være behov for en betydelig koordinationsindsats i forbindelse med anlægs og fornyelsesprojekter.
- Den tekniske udvikling på området kan gøre sondringen mellem vej- og banetekniske elementer uhensigtsmæssig.
- Der er ikke er en driftsansvarlig, der har et samlet overblik over sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslen.
- Ved nedbrud er der to driftsansvarlige myndigheder, der skal ud i overkørslen for at sikre sig, at deres anlægselementet virker.

Hvis Vejdirektoratet forestår anlægs-, fornyelses-, drifts- og vedligeholdelsesopgaverne af både de vej- og jernbanevendte elementer af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne vil det indebære følgende ulemper,

- Vejdirektoratet skal oparbejde en jernbanefaglig viden, som direktoratet ikke besidder i dag, herunder følge med i den tekniske udvikling og nye EU-regler på jernbaneområdet.

- Der vil samtidig opstå en betydelig koordinationsopgave i forhold til de øvrige projekter på jernbanesiden.

En løsning, hvor Vejdirektoratet varetager anlægs-, fornyelses-, drifts- og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne i hele landet, vil i forhold til EU-retten enten betyde, at Trafikstyrelsen skal føre tilsyn med Vejdirektoratet på området, eller at Vejdirektoratet både skal være sikkerhedsmyndighed og jernbaneinfrastrukturforvalter af jernbaneoverkørslerne.

Den første løsning, hvor Trafikstyrelsen skal føre tilsyn med Vejdirektoratet vil være upraktisk, fordi der er 3 infrastrukturforvaltere, en for vejen, en for jernbanestrækningen og en for overkørslen.

Den anden løsning, hvor Vejdirektoratet både skal være sikkerhedsmyndighed og jernbaneinfrastrukturforvalter af jernbaneoverkørslerne, vil ikke være i overensstemmelse med EU-retten, da sikkerhedsmyndigheden og jernbaneinfrastrukturforvalteren skal være uafhængige af hinanden.

Det fremgår af jernbanesikkerhedsdirektivet 2004/19/EF artikel 16, stk. 1, *"Hver medlemsstat opretter en sikkerhedsmyndighed. Denne myndighed ... er med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagen uafhængig af alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, ansøgere om sikkerhedscertifikater og ordregivere."*

Ved organiseringen af Trafikstyrelsen er der taget hensyn til dette krav, hvorimod bestemmelsen ikke er overvejet i forhold til organiseringen af Vejdirektoratet.

Hvis Vejdirektoratet skal varetage anlægs-, fornyelses-, drifts- og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne, vil Vejdirektoratet i EU-sammenhæng være at anse for at være infrastrukturforvalter.

Det fremgår nemlig af jernbanesikkerhedsdirektivet 2004/19/EF artikel 3, stk. 1, nr. b, at *"infrastrukturforvalter"* er, *"ethvert offentligt organ eller enhver virksomhed, der bl.a. anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastrukturen eller en del heraf, som defineret i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltningen af infrastrukturkontrol og sikkerhedssystemer. Infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan varetages af forskellige organer eller virksomheder."*

I artikel 3 i direktiv 91/440/EØF<sup>12</sup> om udvikling af Fællesskabets jernbaner defineres *"jernbaneinfrastruktur"* som, *"alle elementerne i bilag I, del A, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2598/70 af 18. december 1970 vedrørende fastlæggelsen af indholdet af de forskellige poster i bogføringsskemaerne i tillæg I til forordning (EØF) nr. 1108/70(1), ændret ved forordning (EØF) nr. 2116/78(2), med undtagelse af sidste led, der i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv affattes således: »Bygninger med tilknytning til infrastrukturen«."*

I forordning 70/2598/EØF bilag I, del A, defineres *"niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg"* som en del af jernbaneinfrastrukturen.

---

<sup>12</sup> Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner.

I EU-retten henregnes også de vejvndte elementer af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslr til jernbaneinfrastrukturen, hvorfor EU-kravene til adskillelse af infrastrukturforvaltningen og sikkerhedsmyndigheden finder anvendelse på alle sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne. Vejdirektoratet kan således ikke samtidig være infrastrukturforvalter og sikkerhedsmyndighed for jernbaneoverkørslerne. De to mulige løsningsmodeller er således, at Vejdirektoratet enten kun er myndighed i overkørslerne, eller at Vejdirektoratet kun er infrastrukturforvalter med Trafikstyrelsen som sikkerhedsmyndighed også i forhold til Vejdirektoratets infrastrukturforvaltning. Den sidstnævnte løsning vil indebære, at der er forskellige infrastrukturforvaltere på vej, jernbane og i jernbaneoverkørslerne. Hertil kommer, at det vil være besværligt for Vejdirektoratet at skulle opfylde de krav, der stilles til jernbaneinfrastrukturforvaltere.

Samlet set kan en løsning, hvor Vejdirektoratet forestår anlægs-, fornyelses-, drifts- og vedligeholdelsesopgaverne således ikke anbefales.

Anlægs-, fornyelses-, drifts- og vedligeholdelsesopgaverne bør på den baggrund som udgangspunkt varetages af jernbaneinfrastrukturforvalteren, dvs. Banedanmark og privatbanerne. For Banedanmarks vedkommende er det den samme situation som i dag, mens det for privatbanerne betyder, at Vejdirektoratet ikke længere varetager fornyelse og etablering af sikkerhedsforanstaltninger i overkørslerne på privatbanerne.

Udgangspunktet for denne model er, at Banedanmark ligesom i dag varetager bevillingen på statsbanerne, mens bevillingen til overkørselsprojekter på privatbanerne fremadrettet fordeles mellem og varetages af privatbanerne. Det er dog ikke hensigten, at "skadevolder-princippet", som kendes fra lovgivningen i dag, skal bortfalde. Hvis f.eks. vejbestyrelsen således udløser et projekt, vil denne ligesom i dag skulle betale.

Inden anlægget kan etableres eller fornyes, skal der ske forhandling med vejbestyrelsen/vejmyndigheden og politiet. Herudover skal myndigheden/myndighederne for sikkerhedsforanstaltningerne i overkørslerne, dvs. enten Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen eller Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen, godkende projektet.

Lovgivningen bør dog fortsat give mulighed for at vejbestyrelsen/vejmyndigheden kan anlægge nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørslerne. Det kræver dog, at projekterne udarbejdes efter forhandling med jernbaneinfrastrukturforvalteren og politiet, samt at Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen kan godkende projektets udformning. I givet fald bør det være den vejansvarlige, der betaler for projektet.

Infrastrukturforvalterens ansvar i overkørslen skal afgrænses klart overfor vejbestyrelsens eller den vejansvarlige personkreds ansvar for vedligeholdelse af vejen og dens udstyr.

En sondring kunne være, at infrastrukturforvalteren som udgangspunkt har ansvaret for overkørselssignalerne, bommene, krydsmærkerne, uordenssignalerne vendt mod lokomotivføreren og afmærkningen langs jernbanen.





Eksempel på signal vendt mod lokomotivføreren.

Vejbestyrelsen/den vejansvarlig personkreds har derimod ansvaret for belægningen på vejen, vejens udformning, skiltningen og anden afmærkning på og langs vejen samt lysreguleringer.

For så vidt angår ansvaret for belægningen på vejen kunne det afgrænses således, at belægningen mellem skinnerne er jernbaneinfrastrukturforvalterens ansvar. Hvis der er fliser på ydersiderne af jernbaneskinneerne, så er den første række af fliser tillige jernbaneinfrastrukturforvalterens ansvar. Vejbestyrelsen/den vejansvarlig personkreds har derimod ansvaret for den øvrige vejbelægning.

Alternativt kunne det overvejes at lade jernbaneinfrastrukturforvalteren have ansvaret for belægningen over sporkassen. Det må overvejes, hvordan Vejdirektoratets bevilling skal håndteres, hvis privatbanerne selv skal stå for anlæg og fornyelse af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne. Det vil være hensigtsmæssigt at finde en overgangsordning frem til 2009, således at det igangsatte arbejde på privatbanerne kan afsluttes. I det videre arbejde må det overvejes, om en løsning kunne være at henlægge midlerne via DUT-systemet (Det Udvidede Totalbalanceprincip) til privatbanerne kombineret med en aftale med de relevante privatbaner om, hvilke projekter der skal gennemføres. Alternativt kunne Trafikstyrelsen håndtere udmøntningen på området. I givet fald bør opgaven nok forankres i anlægsmyndigheden i Trafikstyrelsen, som har erfaring med anlægsprojekter. Herved sikres uafhængigheden samtidig for den del af Trafikstyrelsen, som varetager opgaverne som sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet.

#### **Fordele**

- Anlægs-, fornyelses-, drifts-, og vedligeholdelsesopgaverne varetages på samme måde på privatbanerne og statsbanerne.
- Anlægs-, fornyelses-, drifts-, og vedligeholdelsesopgaverne i jernbaneoverkørslerne kan ses i sammenhæng med øvrige drifts- og vedligeholdelsesopgaver på banerne.
- Forbeholdet i privatbanernes sikkerhedscertifikater kan udgå.

### **Ulemper**

- Der sker ikke en samlet landsdækkende prioritering af midlerne til jernbaneoverkørsler. Det skal dog bemærkes, at der i dag hverken på det øvrige vejområde eller på det øvrige jernbaneanråde sker en samlet landsdækkende prioritering af projekterne. På vejområdet er det vejbestyrelsen, dvs. den enkelte kommune eller Vejdirektoratet, eller den vejansvarlige personkreds, der beslutter, hvilke projekter der skal igangsættes, jf. afsnit 3.2. og 3.3. På jernbaneanrådet er det Banedanmark eller den enkelt privatbane, der beslutter, hvilke projekter der skal igangsættes, jf. afsnit 3.1.
- Kompetencen til at træffe afgørelse ved uenighed om, hvem der skal betale for et projekt, er delt mellem to myndigheder.
- Hvis der ikke fra jernbaneinfrastrukturforvalterens side er fokus på indenfor rimelig tid at få afhjulpet en fejl i anlæggene i jernbaneoverkørslen, f.eks. hvis en bom bliver nede og blokerer for vejtrafikken.

### **Afhjælpende foranstaltninger**

Alternativt kunne det overvejes at etablere en pulje, som infrastrukturforvalterne kan søge om midler til deres anlægsprojekter fra. Det må overvejes, hvem der i givet fald skal administrere puljen. En fordel ved denne løsning vil være, at der sker en samlet prioritering af midlerne på området. En ulempe vil være, at administrationen af en sådan pulje vil være tidskrævende.

Det kunne også overvejes, at en sådan pulje først blev etableret på sigt, hvis det måtte vise sig at være et behov herfor. En sådan pulje kunne anvendes til anlægs- og fornyelsesprojekter af særlig vigtighed for sikkerheden i jernbaneoverkørsler. Baggrunden for at etablere en sådan pulje kunne f.eks. være, at den teknologiske udvikling, nye regler på området eller særlige problemer med sikkerheden havde udløst et behov for en særlig indsats.

Puljen ville ikke skulle anvendes til alle projekter i jernbaneoverkørsler, men være et supplement til den almindelige ordning, hvor enten infrastrukturforvalteren eller den ansvarlige for vejen betaler for projektet.

Det må overvejes, om der er behov for at etablere en særlig hjemmel til at kunne indføre en sådan puljeordning. Opmærksomheden henledes i den forbindelse på vejlovens § 11, hvoraf det fremgår, "*I særlige tilfælde kan trafikministeren med særskilt bevilling på finansloven yde bidrag til kommunale formål*".

## **4.2. Reduktion af sikkerhedsforanstaltninger**

Som nævnt i indledningen er rapporten bygget op omkring en gennemgang af de forskellige typer af foranstaltninger, der kan medføre ændringer i sikkerhedsniveauet i jernbaneoverkørsler.

I dette afsnit behandles reduktion af sikkerhedsforanstaltninger.

En reduktion af sikkerhedsforanstaltninger kan i givet fald ske ved, at sikkerhedsforanstaltninger som f.eks. bomme fjernes fra overkørslen, fordi den ikke benyttes i samme omfang som tidligere og der derfor ikke længere er behov for at afholde udgifter til vedligeholdelse og eventuel udskiftning af anlægget.

#### 4.2.1. Den nuværende model

Lovgivningen giver i dag mulighed for, at Vejdirektoratet kan tillade, at sikkerhedsforanstaltningerne reduceres. Det fremgår nemlig af vejlovens § 86, stk. 3, *"Trafikministeren kan efter indhentet udtalelse fra de myndigheder, der er nævnt i stk. 1, tillade, at sikkerhedsforanstaltningerne i krydsninger, der er omtalt i stk. 1 [vejbestyrelsen eller vejmyndigheden, vedkommende jernbanestyrelse og politiet], gøres mindre omfattende, såfremt trafikudviklingen i krydset gør dette forsvarligt."* og det fremgår af 1985-cirkulæret, at *"Vejdirektoratet er ... bemyndiget til at varetage følgende opgaver: ... Beslutning om, at sikkerhedsforanstaltninger gøres mindre omfattende, jfr. § 86, stk. 3."*

#### 4.2.2. Model 1

I denne model er myndighedsopgaverne i overkørslerne delt mellem Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet. Hvis denne model vælges bør Vejdirektoratet kun kunne tillade at sikkerhedsforanstaltningerne reduceres, hvis Trafikstyrelsen er indforstået med denne løsning.

Det nugældende krav om høring af vejbestyrelsen eller vejmyndigheden, infrastrukturforvalteren og politiet opretholdes.

#### 4.2.3. Model 2

I denne model varetager Trafikstyrelsen myndighedsopgaverne på området og vil således også skulle være den myndighed, der kan beslutte, om der skal gives tilladelse til, at sikkerhedsforanstaltningerne i en jernbaneoverkørsel reduceres.

Det nugældende krav om høring af vejbestyrelsen eller vejmyndigheden, infrastrukturforvalteren og politiet opretholdes.

#### 4.2.4. Model 3

I denne model varetager Vejdirektoratet myndighedsopgaverne på området og vil således også skulle være den myndighed, der kan beslutte, om der skal gives tilladelse til, at sikkerhedsforanstaltningerne i en jernbaneoverkørsel reduceres.

Det må overvejes om, der er behov for, at Trafikstyrelsen skal høres inden der gives tilladelse til at sikkerhedsforanstaltningerne reduceres. Formålet med en sådan høring vil være at sikre, at der ikke er forhold på jernbanen, som nødvendiggør at sikkerhedsforanstaltningerne opretholdes.

Det nugældende krav om høring af vejbestyrelsen eller vejmyndigheden, infrastrukturforvalteren og politiet opretholdes.

#### 4.2.5. Fokusområde ved regelændring

Bestemmelsen kræver en høring bl.a. af vedkommende jernbanestyrelse. I lovgivningen i dag sondres der mellem jernbaneinfrastrukturforvalteren og jernbanevirksomheden. I forbindelse med en lovændring må det overvejes om, det er tilstrækkeligt at kræve en høring af jernbaneinfrastruk-

turforvalteren i forbindelse med reduktion af sikkerhedsforanstaltningerne eller om relevante jernbanevirksomheder også skal høres af hensyn til lokomotivførerne.

### 4.3. Private overkørsler

Det fremgår af jernbanelovens § 21a, "På baner, hvor den højest tilladte hastighed overstiger 75 km/t, skal private overkørsler og overgange være forsynet med led, bomme, låger, drejekors eller anden lukkeindretning.

Stk. 2. Lukkeindretningerne etableres og vedligeholdes af infrastrukturforvalteren for det pågældende baneafsnit."

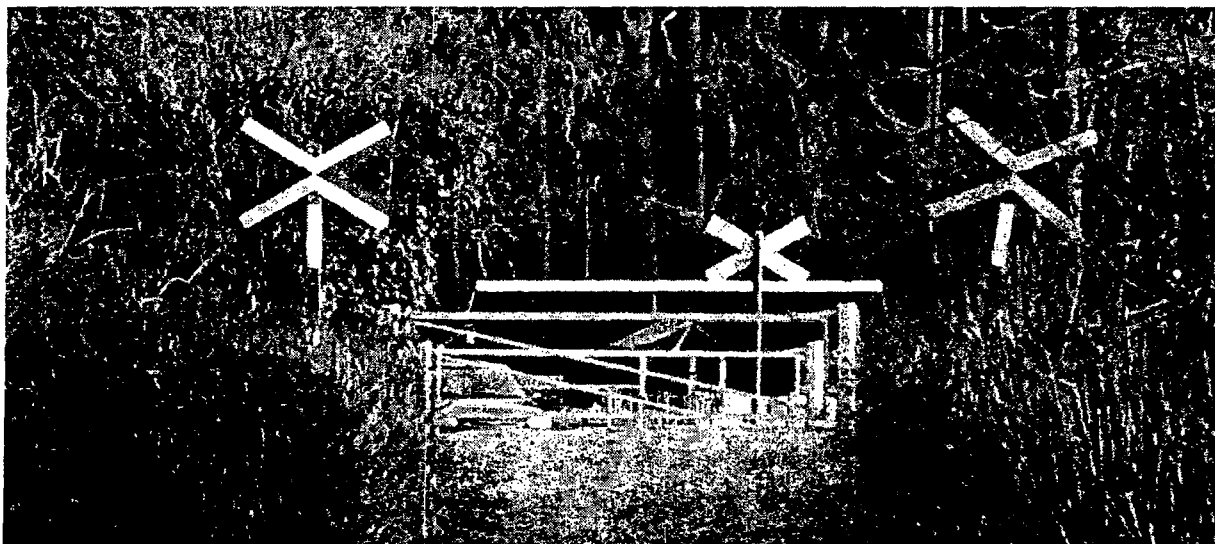
Det fremgår af jernbanelovens § 21b, "Stk. 5. Brugeren af en privat overkørsel eller overgang skal straks anmelde mangler ved led eller bomme til infrastrukturforvalteren af det pågældende baneafsnit.

Stk. 6. Brugeren er endvidere ansvarlig for forseelser, som dennes folk under arbejde gør sig skyldig i ved benyttelsen af overkørslen eller overgangen.

Stk. 7. Uvedkommende må ikke benytte private overkørsler og overgange."

Det fremgår af jernbanelovens § 21c, "Uden tilladelse fra infrastrukturforvalteren af det pågældende baneafsnit må der ikke ...

4) foretages arbejder i overkørsler eller overgange."



Eksempel på overkørsel forsynet med led og krydsmærke.

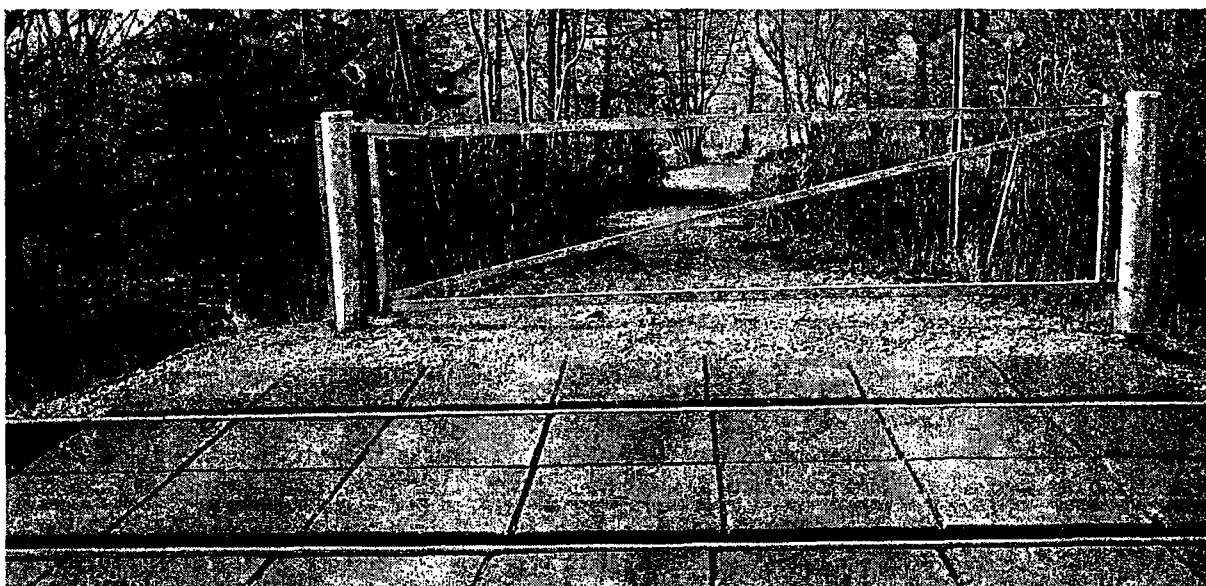
Bestemmelserne blev indsat i den tidligere lov om jernbanevirksomhed med lov nr. 124 af 27. februar 2001. Bestemmelserne omfatter alle infrastrukturforvaltere også privatbanerne. Bestemmelserne er en videreførelse af bestemmelserne i §§ 6-6c og §§ 6e-6g i lov om Banestyrelsen mv., der med enkelte konsekvensændringer er en videreførelse af §§ 44a-47 og §§ 51-54 i den tidligere lov om DSB.

Det fremgår af bemærkningerne til § 44a i lov nr. 226 af 16. maj 1984, der svarer til § 21a i jernbaneloven, at bestemmelserne erstatter de tilsvarende bestemmelser i Politireglement for Danske Statsbaner af 17. januar 1934. Samtidigt fremgår det, at bestemmelser om sikring af overkørsler, der er åbne for almindelig færdsel fastsættes i medfør af lov om offentlige veje § 85. Det må udle-

des heraf, at det ikke har været hensigten, at lovbestemmelsen skulle omfatte overkørsler, der er åbne for almindelig færdsel.

Når bestemmelserne ikke omfatter jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, så er Vejdirektoratet ikke tillagt nogen myndighedskompetence i forhold til overkørslernes udformning, cfr. vejlovens kapitel 7.

Der er grundlag for at antage, at det ikke har været hensigten, at disse jernbaneoverkørsler skulle være omfattet af Trafikstyrelsens almindelige tilsyn med infrastrukturforvalterne, særligt fordi "lukkeindretningerne" etableres og vedligeholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren. Trafikstyrelsen fører således allerede i dag tilsyn med, at infrastrukturforvalterne overholder § 21a i jernbaneloven.



Eksempel på led i overkørsel.

Der vurderes ikke umiddelbart at være anledning til at ændre på denne organisering på nuværende tidspunkt, med mindre Vejdirektoratet overtager myndighedsansvaret (model 3). I denne situation må Vejdirektoratets opgaver i forhold til disse private overkørsler fastlægges

I forbindelse med en senere gennemgang af reglerne vedrørende udformningen af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørsler, kan det overvejes, om det vil være relevant at modernisere disse bestemmelser.

## **KAPITEL 5: Jernbaneoverkørsler ude af niveau**

Dette afsnit handler jernbaneoverkørsler ude af niveau, dvs. når en bro, tunnel eller viadukt bringer f.eks. vejen ud af niveau med jernbanestrækningen.

## 5.1. Godkendelse og påbud

I dette afsnit behandles godkendelsen af og påbud om etableringen af jernbaneoverkørsler ude af niveau.

### 5.1.1. Den nuværende model

#### 5.1.1.1. Påbud

Det fremgår af vejlovens § 84, *"Trafikministeren kan efter indhentet erklæring fra vedkommende jernbanestyrelse og vejbestyrelse pålægge jernbanestyrelsen eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af færdslen ved krydsninger mellem jernbane og vej. ..."*

Ifølge bemærkningerne til lov nr. 127 af 25. marts 1970, punkt 22, gælder bestemmelsen kun for veje, der er åbne for almindelig færdsel. Denne begrænsning vurderes ikke umiddelbart at udgøre et reelt problem i praksis, da veje der ikke er åbne for almindelig færdsel typisk har yderst begrænset trafik.

Adgangen til at give påbud om anlæg af jernbaneoverkørsler ude af niveau synes ikke at være henlagt. Et sådan pålæg vil således skulle gives af Transport- og Energiministeriet. Ministeriet kan vælge om påbuddet skal gives til jernbanestyrelsen (jernbaneinfrastrukturforvalteren) eller vejbestyrelsen, dvs. Vejdirektoratet eller kommunen på offentlige veje.

Bestemmelsen giver ifølge dens ordlyd ikke mulighed for at pålægge vejmyndigheden, dvs. kommunen på private fællesveje, at anlægge jernbaneoverkørsler ude af niveau. For så vidt angår private fællesveje giver bestemmelsen således alene mulighed for at pålægge jernbanestyrelsen (infrastrukturforvalteren), at anlægge viadukter. Da private fællesveje typisk er mindre befærdede end de offentlige veje og da anlæg af broer eller tunneller er dyre, så må det antages, at det alene i begrænset omfang er den relevante løsning at bringe jernbaneoverkørsler ud af niveau på private fællesveje.

#### *Fordele*

- Da udgangspunktet er, at staten betaler for viadukterne, som er meget dyre, er det en fordel påbudskompetencen ikke er henlagt.

#### *Ulemper*

- Departementet besidder ikke særlig jernbanefaglig eller vejfaglig ekspertise.

#### 5.1.1.2. Godkendelse

Det fremgår af vejlovens § 84, *"Trafikministeren kan efter indhentet erklæring fra vedkommende jernbanestyrelse og vejbestyrelse pålægge jernbanestyrelsen eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af færdslen ved krydsninger mellem jernbane og vej. ..."*

Selvom lovtæksten ikke som sådan indeholder et godkendelseskrav i forbindelse med etablering af viadukter (jernbaneoverkørsler ude af niveau) fremgår det af 1974-cirkulæret, at *"Indstillingen skal forelægges ministeriet (vejdirektoratet), der skal tage stilling til, om foranstaltningerne kan*

godkendes, jfr. vejlovens §§ 84, stk. 1 [viadukter], og 85, stk. 2<sup>13</sup> [nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger]. Samtidig vil der blive taget stilling til, om foranstaltningerne skal finansieres af statskassen, jfr. vejlovens §§ 84, stk. 2, og 86, stk. 2<sup>14</sup>, eller om de skal betales af vejbestyrelse, jernbane eller andre."

Denne bestemmelse skal muligvis ses i sammenhæng med bemærkningerne til lov nr. 127 af 25. marts 1970, punkt 22, hvoraf det fremgår, "Uanset ophævelsen af krydsningsloven forudsættes, at såvel vejbestyrelser som jernbanestyrelser efter tilsvarende retningslinjer som hidtil forelægger forslag til anlæg eller ombygning af viadukter for ministeren."

Det fremgår af jernbanelovens § 21j, stk. 1, "Trafikstyrelsen godkender efter indstilling fra de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder de i § 21 i, stk. 1, nr. 1-4, nævnte krav til sikkerheden og ændringer heri."

Det fremgår af jernbanelovens § 21i, stk. 1, "...

1) at gældende sikkerhedsregler overholdes,

2) at jernbanemateriel og -anlæg opfylder gældende sikkerhedskrav,

...

4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation samt råder over de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v., og

..."

Bestemmelsen i jernbanelovens § 21j, stk. 1, svarer til den tidligere jernbanesikkerhedslovs § 3, stk. 1, det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 336 af 1. maj 1996 om jernbanesikkerhed m.v., at loven tager udgangspunkt i det eksisterende sikkerhedsniveau. "Det sikkerhedsmæssige niveau skal imidlertid være under kontrol, således at dette niveau kan bevares og udbygges bl.a. under hensyntagen til den teknologiske udvikling."

Det fremgår af jernbanelovens § 21k, "Stk. 4. Delsystemer, der anvendes i jernbaneanlæg, godkendes ved typegodkendelser udstedt af Trafikstyrelsen. Delsystemer må ikke tages i brug, før typegodkendelsen foreligger.

...Stk. 6. Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelser om godkendelse af rullende materiel, delsystemer, systemer og læsseenheder."

Bestemmelsen i § 21k, stk. 4, er en videreførelse af § 3, stk. 4 i den tidligere jernbanesikkerhedslov. Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 404 af 6. juni 2002, at der ved et delsystem forstås: "en selvstændig fysisk enhed, der udgør en del af en jernbaneinfrastruktur, f.eks. et togkontrolsystem, sikringsanlæg eller et fjernstyringsanlæg."

Det fremgår ligeledes, at der ved en typegodkendelse af et delsystem forstås: "Jernbanetilsynets godkendelse af det pågældende delsystem til anvendelse under nærmere specificerede forudsætninger. Inden udstedelse af en typegodkendelse har Jernbanetilsynet kontrolleret, at delsystemer overholder de fastsatte sikkerhedsmæssige krav."

---

<sup>13</sup> Bestemmelsen genfindes i en ny formulering i den nugældende § 86, stk. 1.

<sup>14</sup> Bestemmelsen genfindes i en ny formulering i den nugældende § 86, stk. 4.

Bestemmelsen i stk. 6 blev indført i loven med lov nr. 323 af 5. maj 2004. Det fremgår af bemærkningerne, at *"Godkendelser af væsentlige ændringer i delsystemer eller ved integration af nye delsystemer, i det omfang disse ændringer eller integrationen har væsentlig betydning for jernbanesikkerheden, foretages på baggrund af projektplaner indsendt af virksomhederne."*

#### **Fordele**

- Der er opsat et krav om forudgående godkendelse af anlæggene inden de etableres, hvilket er med til at sikre, at staten ikke har udgifter til et anlæg, som ikke lever op til en tilstrækkelig kvalitet, samt at staten ikke kommer til at betale for anlæg, som der ikke er behov for.

#### **Ulemper**

- Det er ikke klart, hvem der skal godkende hvad og hvornår.
- Godkendelsen skal igennem to myndigheder, der varetager forskellige hensyn og muligvis ikke er enige.

### **5.1.2. Model 1 – Godkendelse og påbud**

I denne model er myndighedsansvaret delt mellem Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet.

For ikke at komplicere påbudsadgangen bibeholdes denne hos ministeren. Både Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet vil kunne komme med forslag til at forholdene i konkrete jernbaneoverkørsler betyder, at der bør overvejes et påbud om at bringe jernbaneoverkørsler ud af niveau.

Inden ministeren giver påbud om etablering af en jernbaneoverkørsel ude af niveau vil vejbestyrelsen/vejmyndigheden, infrastrukturforvalteren, Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen blive hørt.

Etablering af jernbaneoverkørsler ude af niveau er omkostningstungt. Det bør derfor overvejes om adgangen til at give påbud om etablering af jernbaneoverkørsler ude af niveau generelt bør begrænses af nogle saglige kriterier, som f.eks. at overkørslen er særligt farlig og at området ikke giver mulighed for at etablere alternative mindre omkostningsfulde løsninger, trafikintensitet på vejen, jernbaneoverkørselens betydning for lokalområdet, hastigheden og intensiteten af togtrafikken og lignende.

Når der etableres jernbaneoverkørsler ude af niveau ophører jernbaneoverkørslen med at eksistere. På vejområdet er der ikke nogen statslig godkendelse af nye vejanlæg, og der synes ikke at være særlige vejtekniske forhold, der gør, at broer eller viadukter over eller under baneanlæg i forhold til vejområdet skal behandles anderledes, end hvis der var tale om at føre to veje ud af niveau.

Hvis det anlæg der etableres lever op til de regler, der er fastlagt vedrørende vejens udformning mv., så vurderes der således ikke umiddelbart at være behov for en statslig godkendelse vedrørende vejforholdene. Denne vurdering er under forudsætning af, at det ikke er staten, der skal betale for anlægget og at den lokale vejbestyrelse/vejmyndighed er indforstået med udformningen af anlægget. Vejdirektoratet vil således ikke skulle godkende anlæg af jernbaneoverkørsler ude af niveau.

For så vidt angår de jernbanetekniske forhold, er Trafikstyrelsen sikkerhedsmyndighed og skal som sådan godkende det nye anlæg på samme måde, som Trafikstyrelsen skal godkende andre



jernbaneanlæg. Inden denne godkendelse gives, bør Trafikstyrelsen sikre, at også de fastsatte regler for udformning af vejanlægget er overholdt, f.eks. via en høring af Vejdirektoratet.

#### ***Fordele***

- Det er klart, hvem der har kompetencen til at give påbud og der er kun én myndighed, der har ansvaret for godkendelser på området.
- Alle relevante hensyn inddrages via høring.
- Det er så omkostningsfuldt at etablere jernbaneoverkørsler ude af niveau, at et påbud herom må forventes at blive en politisk sag.
- Forholdende vedrørende godkendelse tilpasses det øvrige vej- og jernbanenet.

#### ***Ulemper***

- Departementet besidder ikke egentlig vej- eller baneteknisk viden.

### **5.1.3. Model 2 – Godkendelse og påbud**

I denne model er myndighedsansvaret henlagt til Trafikstyrelsen.

Da Trafikstyrelsen er myndigheden på området henlægges kompetencen til at give påbud til Trafikstyrelsen.

Inden der kan gives påbud om etablering af en jernbaneoverkørsel ude af niveau skal vejbestyrelsen/vejmyndigheden og infrastrukturforvalteren høres. Herudover sikrer Trafikstyrelsen, at de krav, der stilles til anlægget gør, at det som minimum lever op til de gældende regler på både vej- og jernbaneområdet. Trafikstyrelsen kan i den forbindelse inddrage Vejdirektoratet.

Etablering af jernbaneoverkørsler ude af niveau er omkostningstungt. Det bør således overvejes om adgangen til at give påbud om etablering af jernbaneoverkørsler ude af niveau generelt bør begrænses af nogle saglige kriterier, som f.eks. at overkørslen er særligt farlig og at området ikke giver mulighed for at etablere alternative mindre omkostningsfulde løsninger, trafikintensitet på vejen, jernbaneoverkørselens betydning for lokalområdet, hastigheden og intensiteten af togtrafikken og lignende.

For så vidt angår godkendelsen af etableringen af jernbaneoverkørsler ude af niveau, henvises til beskrivelsen ovenfor under model 1.

#### ***Fordele***

- Det er klart, hvem der har kompetencen til at give påbud og der er kun én myndighed, der har ansvaret for godkendelser på området.
- Vejfaglige hensyn inddrages via høring af vejbestyrelsen/vejmyndigheden, samt overholdelsen af gældende regler på vejområdet.
- Forholdende vedrørende godkendelse tilpasses det øvrige vej- og jernbanenet.

### ***Ulemper***

- Trafikstyrelsen besidder ikke vejteknisk viden.

#### **5.1.4. Model 3 – Godkendelse og påbud**

I denne model er myndighedsansvaret henlagt til Vejdirektoratet.

Da Vejdirektoratet er myndigheden på området henlægges kompetencen til at give påbud til Vejdirektoratet.

Inden der kan gives påbud om etablering af en jernbaneoverkørsel ude af niveau, skal vejbestyrelsen/vejmyndigheden og infrastrukturforvalteren høres. Herudover sikrer Vejdirektoratet, at de krav, der stilles til anlægget gør at det lever op til de gældende regler på både vej- og jernbaneområdet. Vejdirektoratet kan i den forbindelse inddrage Trafikstyrelsen.

Etablering af jernbaneoverkørsler ude af niveau er omkostningstungt. Det bør således overvejes om adgangen til at give påbud om etablering af jernbaneoverkørsler ude af niveau generelt bør begrænses af nogle saglige kriterier, som f.eks. at overkørslen er særligt farlig og at området ikke giver mulighed for at etablere alternative mindre omkostningsfulde løsninger, trafikintensitet på vejen, jernbaneoverkørsels betydning for lokalområdet, hastigheden og intensiteten af togtrafikken og lignende.

For så vidt angår godkendelsen af etableringen af jernbaneoverkørsler ude af niveau, henvises til beskrivelsen ovenfor under model 1.

### ***Fordele***

- Det er klart, hvem der har kompetencen til at give påbud og der er kun én myndighed der har ansvaret for godkendelser på området.
- Jernbanefaglige hensyn inddrages via høring af infrastrukturforvalteren, samt overholdelsen af gældende regler på jernbaneområdet.
- Forholdende vedrørende godkendelse tilpasses det øvrige vej- og jernbanenet.

### ***Ulemper***

- Vejdirektoratet besidder ikke jernbaneteknisk viden.

#### **5.1.5. Fokusområde ved regelændring**

Det må overvejes, om der er behov for at kunne pålægge vejmyndighederne at anlægge jernbaneoverkørsler ude af niveau.

Det må overvejes om, der skal opstilles rammer for adgangen til at give påbud.

Det bør overvejes, om der skal fastsættes en klar hjemmel til at fordele omkostningerne i forbindelse med et påbud efter et "skadevolder"-princip.

## 5.2. Infrastrukturforvaltning af jernbaneoverkørsler ude af niveau

### 5.2.1. Den nuværende model

Det fremgår af vejlovens § 84, "Trafikministeren kan efter indhentet erklæring fra vedkommende jernbanestyrelse og vejbestyrelse pålægge jernbanestyrelsen eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af færdslen ved krydsninger mellem jernbane og vej. Udgifterne herved afholdes af statskassen.

Stk. 2. For så vidt anlæg eller udbygning af en sådan viadukt måtte medføre fremtidige lettelser i jernbanens årlige udgifter, afholder jernbanen dog et beløb, der svarer til den kapitaliserede værdi af udgiftsbesparselsen og andre indvundne fordele. Såfremt enighed ikke opnås om beløbets størrelse, fastsættes dette af ministeren."

Ifølge 1974-cirkulæret kan Vejdirektoratet tage stilling til, hvem der skal betale for anlæg og udbygning af viadukter. Det fremgår nemlig af 1974-cirkulæret, at "Indstillingen skal forelægges ministeriet (vejdirektoratet), der skal tage stilling til, om foranstaltningerne kan godkendes, jfr. vejlovens §§ 84, stk. 1 [viadukter], og 85, stk. 2<sup>15</sup> [nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger]. Samtidig vil der blive taget stilling til, om foranstaltningerne skal finansieres af statskassen, jfr. vejlovens §§ 84, stk. 2, og 86, stk. 2<sup>16</sup>, eller om de skal betales af vejbestyrelse, jernbane eller andre."

Ifølge sin ordlyd indeholder vejlovens § 84 ikke regler om driften af viadukterne. Bestemmelsen må således suppleres af den almindelige ordning på vej- og jernbaneanrådet. Udfyldningsreglen er herefter, at infrastrukturforvalteren varetager drift og vedligeholdelse af jernbanen og vejbestyrelsen eller den vejansvarlige personkreds varetager drift og vedligeholdelse af vejen.

#### **Statens jernbanenet**

Statens bevilling til finansiering af anlæg af jernbaneoverkørsler ude af niveau administreres af Banedanmark, der har en årlig bevilling hertil på ca. 32 mio. kr. på Finansloven § 28.63.02.78. Bevillingen er en del af rådighedspuljen til øvrige infrastrukturinvesteringer. Bevillingen er til nedlæggelse eller opgradering af overkørsler på hoved-, regional, og lokalbanerne, [dvs. statens jernbanenet]. Det fremgår af Finansloven, at overkørslerne nedlægges eller opgraderes af sikkerhedsmæssige årsager og er en forudsætning for forøgelse af hastigheden på strækningerne.

Herudover kan både vejbestyrelserne og Banedanmark gennemføre større vej- eller baneprojekter, som nødvendiggør etablering af jernbaneoverkørsler ude af niveau. I den forbindelse vil disse forbedringer typisk indgå som en del af finansieringen af projektet.

På statens jernbanenet er det i praksis Trafikstyrelsen, der varetager den indledende planlægning af større projekter og Banedanmark der udfører projekterne. Det er ikke ualmindeligt, at etablering af jernbaneoverkørsler ude af niveau indgår i forbindelse med f.eks. opgraderingsprojekter.

#### **Privatbanerne**

På privatbanerne er det pt. i det væsentligste nedlæggelser af jernbaneoverkørsler eller fornyelse eller opgradering af sikkerhedsforanstaltningerne der prioriteres. Hidtil har en årlig bevilling på

<sup>15</sup> Bestemmelsen genfindes i en ny formulering i den nugældende § 86, stk. 1.

<sup>16</sup> Bestemmelsen genfindes i en ny formulering i den nugældende § 86, stk. 4.

ca. 30 mio. kr. frem til 2009 til udskiftning og modernisering af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem privatbaner og veje været administreret af Vejdirektoratet.

Både vejbestyrelserne og Banedanmark kan gennemføre større vej- eller jernbaneprojekter, som nødvendiggør etableringen af jernbaneoverkørsler ude af niveau. I den forbindelse vil disse forbedringer typisk indgå som en del af finansieringen af projektet.

#### **Fordele**

- Det er en fordel, at Banedanmark administrerer eventuelle bevillinger til anlæg af jernbaneoverkørsler ude af niveau, fordi det giver mulighed for at medtænke forbedringer i sikkerhedsforanstaltningerne i forbindelse med de øvrige projekter på statens jernbanenet.
- Det er en fordel, at når jernbaneoverkørsler ude af niveau er etableret, behandles de ikke anderledes end andre vej- og banestrækninger.

#### **Ulemper**

- Umiddelbart synes det ikke at være hensigtsmæssigt, at der er forskel på måden som bevillingerne på privatbanerne og statsbanerne organiseres på.
- Lovbestemmelsen giver ikke udtrykkeligt svar på, hvem der skal betale for vedligeholdelse af broen/viadukten.

### **5.2.2. Model 1, 2 og 3 – Anlæg og drift**

Uanset hvilken af modellerne der vælges, er det reelt kun Trafikstyrelsen/ministeren, der udøver en myndighedskompetence på området. Trafikstyrelsen tillægges således også kompetencen til at træffe afgørelse ved uenighed om, hvem der skal betale for et anlægsprojekt. Hvis ministeren giver pålæg om etablering af en jernbaneoverkørsel ude af niveau vil ministeriet i den forbindelse tage stilling til, hvem der skal betale.

Anlægs- og fornyelsesopgaverne varetages som udgangspunkt af jernbaneinfrastrukturforvalteren, dvs. Banedanmark eller privatbanerne. For Banedanmarks vedkommende er det den samme situation som i dag, mens det for privatbanerne betyder, at de på deres jernbanenet får de samme opgaver, som Banedanmark har i dag på statens jernbanenet.

Udgangspunktet for denne model er, at det er Banedanmark, som i dag varetager bevillingen på statsbanerne, mens bevillingen til overkørselsprojektet på privatbanerne fremadrettet fordeles mellem og varetages af privatbanerne. Det er dog ikke hensigten, at "skadevolder-princippet" som kendes fra lovgivningen i dag skal bortfalde. Hvis f.eks. vejbestyrelsen således udløser et projekt, vil denne som i dag skulle betale.

Inden anlægget kan etableres, skal der ske forhandling med vejbestyrelsen/vejmyndigheden og politiet. Herudover skal Trafikstyrelsen godkende projektet.

Lovgivningen bør dog fortsat give mulighed for at vejbestyrelsen/vejmyndigheden kan anlægge jernbaneoverkørsler ude af niveau. Det kræver dog, at projekterne udarbejdes efter forhandling med jernbaneinfrastrukturforvalteren og politiet, samt at Trafikstyrelsen kan godkende projektets udformning. I givet fald bør det være vejbestyrelsen, der betaler for projektet.

Drift- og vedligeholdelsesopgaverne varetages i overensstemmelse med den almindelige ordning på vej- og jernbaneområdet, dvs. at infrastrukturforvalteren varetager drift og vedligeholdelse af jernbanen og vejbestyrelsen eller den vejansvarlige personkreds, varetager drift og vedligeholdelse af vejen.

Det bør fastlægges klart, hvem der skal vedligeholde hvilke anlægselementer. Det er særligt bro- eller tunnelkonstruktionen, det er centralt udtrykkeligt at få fastlagt, hvem der skal betale vedligeholdelsen af. Alternativt hvordan udgifterne skal fordeles mellem infrastrukturforvalteren og vejbestyrelsen eller ejeren/brugeren af vejen. I den forbindelse vil det være rimeligt at overveje, om der bør være forskel på, hvor stor en andel af driften og vedligeholdelsen den vejansvarlige personkreds, jf. afsnit 3.3., skal betale på private veje og private fællesveje, og hvor stor en del vejbestyrelsen, dvs. Vejdirektoratet eller kommunen skal betale på de offentlige veje. Man kunne forestille sig en løsning, hvor den private borger kun skulle betale for belægning, afmærkning og lignende vejudstyr, mens vejbestyrelsen herudover skulle bidrage til broen/viaduktens vedligeholdelse og drift. Det vil også være relevant at overveje, i hvilket omfang der skal være forskel på, om det er vejen der føres over eller under jernbanen, eller om det er jernbanen, der føres over eller under vejen.

#### **Fordele**

- Opgaverne varetages på samme måde på privatbanerne og statsbanerne.
- Anlægsopgaverne i jernbaneoverkørslerne kan ses i sammenhæng med øvrige projekter på banerne.
- Når en jernbaneoverkørsel, der er bragt ud af niveau, er etableret, behandles den ikke anderledes end andre vej- eller jernbanestrækninger.

#### **Ulemper**

- Der sker ikke en samlet landsdækkende prioritering af midlerne til jernbaneoverkørsler. Det skal dog bemærkes, at der i dag hverken på det øvrige vejområde eller på det øvrige jernbaneområde sker en samlet landsdækkende prioritering af projekterne. På vejområdet er det vejbestyrelsen, dvs. den enkelte kommune eller Vejdirektoratet, eller den vejansvarlige personkreds, der beslutter, hvilke projekter der skal igangsættes, jf. afsnit 3.2. og 3.3. På jernbaneområdet er det Banedanmark eller den enkelt privatbane, der beslutter, hvilke projekter der skal igangsættes, jf. afsnit 3.1.

#### **Alternativ model**

Det har været foreslået, at lade Vejdirektoratet forestå etableringen af samtlige jernbaneoverkørsler ude af niveau både på statens jernbanenet og på privatbanernes net. Denne løsning vil give en samlet prioritering på landsplan af midlerne til at bringe jernbaneoverkørsler ud af niveau. Det vil dog betyde, at Vejdirektoratet bliver infrastrukturforvalter og dermed ikke samtidig kan være sikkerhedsmyndighed, jf. afsnit 4.1.2.4. Desuden vil denne model indebære, at anlægskompetencen deles mellem tre forskellige, nemlig den vejansvarlige for vejen, infrastrukturforvalteren for banen og Vejdirektoratet for den niveaufrie jernbaneoverkørsel. Dette forhold vil komplicere muligheden for at indarbejde etableringen af en niveaufri jernbaneoverkørsel i forbindelse med et større vej eller baneprojekt, sådan som det sker i dag f.eks. i forbindelse med hastighedsopgraderingsprojekter på jernbanenettet. En løsning hvor Vejdirektoratet forestår etableringen af samtlige niveaufrie jernbaneoverkørsler, kan således ikke anbefales.

En anden mulighed er at overveje, om staten skal etablere en puljeordning ved siden af den almindelige ordning, hvor der er mulighed for at søge om tilskud til særligt vigtige projekter. Ulempen er, at en sådan pulje vil dog skulle have et betydeligt omfang for at kunne gøre en forskel, da etablering af jernbanelinjer ude af niveau er omkostningstunge investeringer. Samtidig vil en pulje medføre øget administration.

## KAPITEL 6: Spor på eller over vej

Det fremgår af vejlovens § 104a, stk. 2, "*Vejbestyrelsen kan meddele tilladelse til anlæg af de i stk. 1 nævnte spor [godsspor, mergelspor, teglværksspor, roespor m.v.] på eller over vej.*"

Det fremgår af vejlovens § 105, "*Forinden tilladelse gives i medfør af §§ 101-104 a, skal vejbestyrelsen forhandle med politiet.*"

Ordningen er således, at vejbestyrelsen, dvs. Vejdirektoratet for statsvejene og kommunen for dens kommuneveje, efter forhandling med politiet kan tillade anlæg af godsspor, mergelspor, teglværksspor, roespor m.v. i vejen.

Der vurderes ikke umiddelbart at være anledning til at ændre på denne ordning på nuværende tidspunkt.

## KAPITEL 7: Tilsyn

### 7.1. Den nuværende model

Trafikstyrelsen er Danmarks sikkerhedsmyndighed på jernbanelområdet. Det vil sige, at Trafikstyrelsen regulerer og fører tilsyn med virksomhedernes indsats på det sikkerhedsmæssige område. Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane varetager opgaven vedrørende undersøgelse af uheld.

Det fremgår af jernbanelovens § 21i, "*Trafikstyrelsen fører tilsyn med,*

- 1) *at gældende sikkerhedsregler overholdes,*
- 2) *at jernbanemateriel og -anlæg opfylder gældende sikkerhedskrav,*
- ...
- 4) *at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation samt råder over de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v., og*
- ...

Bestemmelsen er med enkelte redaktionelle ændringer en videreførelse af den tidligere jernbanesikkerhedslovs § 2. Det fremgår af bemærkningerne til lov nr. 336 af 1. februar 1996 om jernbanesikkerhed m.v., at:

Jernbanelovens § 21i, nr. 1, er fastsat af hensyn til, at der til enhver tid skal være en pålidelig og forsvarlig drift på den anvendte infrastruktur. Ifølge bemærkningerne er bestemmelsen i overensstemmelse med Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner.

Efter jernbanelovens § 21i, nr. 2, skal der føres tilsyn med, at det benyttede materiel og benyttede anlæg er i sikkerhedsmæssig forsvarlig stand og opfylder de herom gældende sikkerhedskrav.

Som myndighed på jernbaneområdet har Trafikstyrelsen udstedt sikkerhedscertifikat til Bandedanmark samt sikkerhedscertifikater og tilladelser til privatbanerne. For privatbanerne har Trafikstyrelsen dog besluttet på jernbaneoverkørselsområdet at indarbejde et forbehold i privatbanernes sikkerhedscertifikat, fordi Vejdirektoratet i dag forestår drift, vedligeholdelse og anlæg af nye sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørslerne på privatbanerne. Denne problemstilling gennemgås nærmere i afsnit 3.1.

Sikkerhedscertifikatet (sikkerhedsgodkendelse) er en sikkerhedsmæssig godkendelse af virksomhedens drift og vedligeholdelse af jernbaneinfrastrukturen med dertil hørende regulerings- og sikkerhedssystemer. De nærmere regler for sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere findes i bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007. Tilladelse til at drive infrastruktur gives, når virksomheden kan opfylde en række krav, jf. jernbanelovens § 4, stk. 2, bl.a. at virksomheden i faglig henseende er kvalificeret til at drive infrastrukturforvaltning, herunder har etableret en godkendt jernbanesikkerhedsorganisation.

Trafikstyrelsen kan udstede forbud, påbud og påpege afvigelser. Infrastrukturforvalteren rapporterer til Trafikstyrelsen om status og fremdrift på forskellige handlingsplaner og specifikke sager vedrørende påbud, henstillinger og anbefalinger.

Trafikstyrelsens tilsyn kan overordnet set beskrives som et audit- og risikobaseret tilsyn, der i det væsentlige er baseret på jernbaneinfrastrukturforvalterens (Bandedanmarks og privatbanernes) opstilling af nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer samt et tilsyn med, at jernbaneinfrastrukturforvalteren har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsledelse.

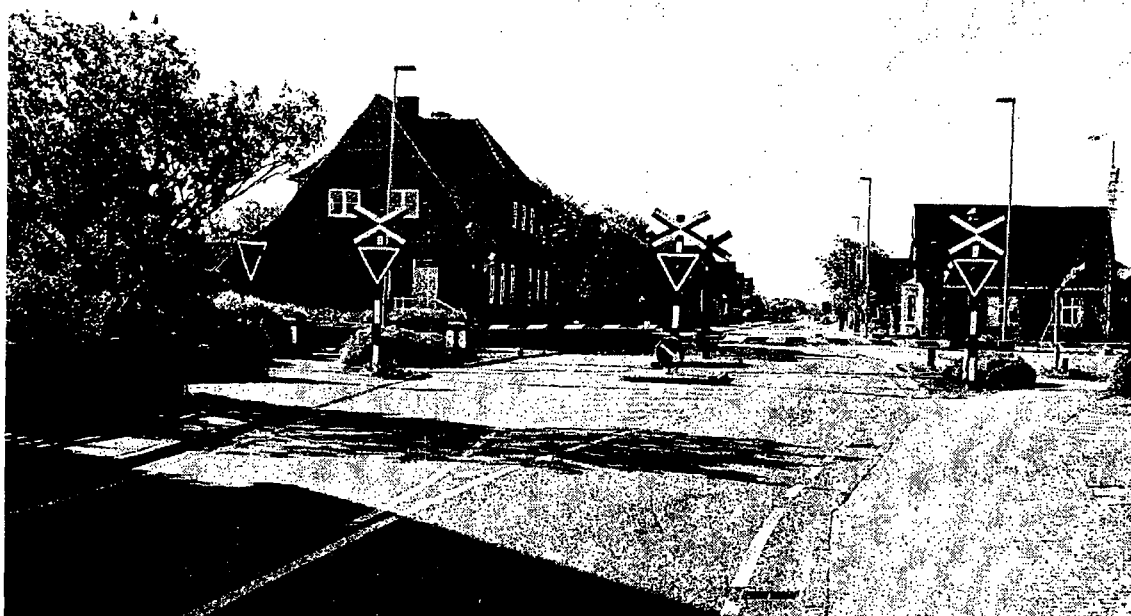
Trafikstyrelsens tilsyn kan underopdeles i følgende tilsynsformer:

- **Ibrugtagningstilsyn**, der anvendes ved godkendelse og ibrugtagning af definerede delsystemer og komponenter, f.eks. infrastruktur. Formålet er kontrol af om et delsystem eller en komponent overholder sikkerhedsmæssige krav, herunder samspil med eksisterende komponenter og systemer, samt om virksomheden har afprøvet funktionsdueligheden. Tilsynet sker på baggrund af dokumentation fra virksomheden og eventuelt en uvildig assessor.
- **Licens- og regeltilsyn** sker ved tildeling af licens og godkendelse af virksomhedsforskrifter. Formålet er kontrol af overholdelse af juridiske, økonomiske og vandelsmæssige krav ved licensansøgninger og kontrol af overholdelse af gældende regler i forbindelse med godkendelse af virksomhedsforskrifter.
- **Certificerings- og recertificeringstilsyn**, idet der ved tildeling af certifikat eller recertificering gennemføres tilsyn for at kontrollere, at virksomhederne har et fuldt funktionsdygtigt sikkerhedsledelsessystem.
- **Funktionstilsyn** er Trafikstyrelsens egen opsøgende tilsynsindsats, der er en funktionskontrol med sikkerhedsledelsessystemernes funktionsduelighed, integration af komponenter i det samlede sikkerhedsledelsessystem samt strukturelle/funktionelle delsystemer, herunder anvendelse af risikoanalyser, risikostyring og risikoleadelse.

Vejdirektoratets "tilsyn" med sikkerheden i jernbaneoverkørslerne har i det væsentlige bestået i, at Vejdirektoratet på privatbanerne har haft det løbende drifts- og vedligeholdelsesansvar for sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne. Herudover har Vejdirektoratet deltaget i periodiske gennemgange af jernbaneoverkørslerne sammen med den relevante jernbaneinfrastrukturforvalter, den lokale kommune m.fl.

På vejområdet i øvrigt varetager Vejdirektoratet alene et "tilsyn" med statens offentlige vejnet, som Vejdirektoratet er vejbestyrelse for. Vejdirektoratet er ikke tillagt en adgang til at føre tilsyn med de kommunale vejbestyrelser. Tilsynet med kommunerne varetages af Indenrigsministeriet.

Herudover har Vejdirektoratet en koordinerende rolle for hele vejsektoren – det såkaldte sektoransvar – hvis formål er at sikre, at hele det danske vejnet drives og udvikles effektivt, og at trafikanterne oplever vejene som et funktionelt, logisk og sammenhængende vejnet.



Eksempel på halvbommeanlæg med stibomme.

### **Fordele**

- Der er ikke direkte overlap mellem tilsynsopgaverne i dag.

### **Ulemper**

- Trafikstyrelsen fører ikke fuldt tilsyn med privatbanerne i dag.

## **7..2. Model 1 - Tilsyn**

I denne model er myndighedsopgaverne i jernbaneoverkørslerne delt mellem Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet.

Det er hensigten, at Trafikstyrelsen skal opretholde sit hidtidige tilsyn på jernbaneområdet, dog således at forbeholdet vedrørende jernbaneoverkørslerne på privatbanerne bortfalder.



Vejdirektoratet har foreslået, at de får en bevilling til at gennemkøre overkørslerne årligt.

Til sammenligning kan det nævnes, at opbygningen på vejområdet er således, at Transport- og Energiministeriet fører tilsyn med Vejdirektoratet og for så vidt angår Vejdirektoratets afgørelser i henhold til vejloven kan disse påklages til Transport- og Energiministeriet som følge af overunderordningsforholdet.

Tilsynet med kommunerne føres af Indenrigsministeriet i henhold til de almindelige regler for tilsyn med kommuner. For så vidt angår klager over kommunens afgørelser i henhold til vejloven er der kun adgang til at klage over retlige forhold (undtagen ved ekspropriationsbeslutninger), jf. vejlovens § 4. Det er Vejdirektoratet der træffer afgørelse i klager over kommunerne, jf. § 7, stk. 1. nr. 1, i bekendtgørelse nr. 756 af 22. juli 2005 om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet.

For god ordens skyld skal det nævnes i denne sammenhæng, at Vejdirektoratet i dag varetager driften af sikkerhedsforanstaltningerne på privatbanerne. Det kræver naturligvis et periodisk eftersyn, men dette kan ikke sammenlignes med et tilsyn med om en anden myndighed eller virksomheds varetager af en opgave tilfredsstillende.

Vejdirektoratet varetager således ikke som sådan et tilsyn med, om kommunerne holder deres veje i en tilstrækkelig stand. Vejdirektoratet har således ikke tilsynsopgaver på vejområdet sådan som Trafikstyrelsen har i dag har på jernbaneanrådet. Hvis Vejdirektoratet skal tillægges en tilsynskompetence i forhold til jernbaneoverkørslerne vil det således være et nyt system, der skal opbygges.

En løsning, hvor Vejdirektoratet årligt gennemkører overkørslerne, vil medføre et behov for at tilføre yderligere ressourcer til området. Dette ligger udenfor kommissoriet. Hvis en sådan ordning skal gennemføres bør det kunne dokumenteres, at det ønskede sikkerhedsniveau ikke kan opnås med en mindre intensiv tilsynsordning.

Når anlægs- og driftsopgaverne foreslås varetaget af infrastrukturforvalterne, kunne det være hensigtsmæssigt at lægge sig op af en tilsynsstrategi, som den der i øvrigt kendes på jernbaneanrådet. Tilsynet vil således blive varetaget af Trafikstyrelsens som led i styrelsens øvrige tilsyn på jernbaneanrådet. Tilsynet vil ske ved, at infrastrukturforvalterne opstiller de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer og etablerer en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation, som omfatter sikkerheden i jernbaneoverkørslerne. Hvorefter Trafikstyrelsen godkender systemet.

Trafikstyrelsens tilsyn vil herefter blive baseret på disse systemer. Tilsynet vil således i vidt omfang blive lagt an på infrastrukturforvalterens egenkontrol.

Ved fastlæggelsen af niveauet for infrastrukturforvalterens egenkontrol bør der lægges vægt på,

- at infrastrukturforvalteren løbende skal gennemføre kontrol med jernbaneoverkørslernes tilstand.
- at der periodisk, f.eks. hvert 2. eller hvert 4. år gennemføres samlede gennemgange af jernbaneoverkørslernes udformning og tilstand med henblik på at vurdere om udviklingen har medført behov for yderligere tiltag.

I disse periodiske tilsyn bør infrastrukturforvalterne så vidt muligt inddrage de lokale kommuner, politiet mv. samt eventuelt andre relevante myndigheder som f.eks. Vejdirek-

toratet og Trafikstyrelsen.

På baggrund af overkørselssynet udarbejdes en rapport. Det skal fremgå af rapporten, hvem der har ansvaret for at udbedre eventuelle mangler. Uanset om myndigheden deltager i overkørselssynet eller ej fremsendes rapporten til myndigheden, således at den har mulighed for at reagere på eventuelle mangler.

Det bør overvejes, om der er behov for at opstille krav om, at Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet gennemfører stikprøvekontrol for henholdsvis de bane- og vejvendte sikkerhedsforanstaltninger, samt at der indføres skærpet tilsyn og flere stikprøvekontroller, hvis det viser sig, at der er problemer med infrastrukturforvalterens varetagelse af opgaven.

#### **Fordele**

- Tilsynet med infrastrukturforvalterens varetagelse af opgaver på jernbaneoverkørselsområdet tilnærmes det øvrige tilsyn med jernbaneinfrastrukturforvalterens øvrige opgavevaretagelse.
- Både den myndighed der besidder jernbanefaglig og den der besidder vejfaglig kompetence inddrages i forbindelse med tilsynet.

#### **Ulemper**

- Der er behov for at inddrage både Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet i tilsynet.

### **7.3. Model 2 - Tilsyn**

Er den model, hvor Trafikstyrelsen varetager tilsynet i jernbaneoverkørslerne.

Dette tilsyn vil mest hensigtsmæssigt kunne varetages på samme måde som Trafikstyrelsens øvrige tilsyn, nemlig ved at infrastrukturforvalterne opstiller de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer og etablerer en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation, som omfatter sikkerheden i jernbaneoverkørslerne. Hvorefter Trafikstyrelsens tilsyn baseres på disse systemer. Tilsynet er således i vidt omfang lagt an på infrastrukturforvalterens egenkontrol.

Ved fastlæggelsen af niveauet for infrastrukturforvalterens egenkontrol bør der lægges vægt på,

- at infrastrukturforvalteren løbende skal gennemføre kontrol med jernbaneoverkørslernes tilstand, herunder bl.a. en løbende fysisk kontrol af forholdene i jernbaneoverkørslerne og en systematisk overvågning af og opfølgning på fejl.
- at der periodisk, f.eks. hvert 2. eller hvert 4. år gennemføres samlede gennemgange af jernbaneoverkørslernes udformning og tilstand med henblik på at vurdere om udviklingen har medført behov for yderligere tiltag.

I disse periodiske overkørselssyn bør infrastrukturforvalterne så vidt muligt inddrage vejbestyrelsen/vejmyndigheden, politiet mv. samt eventuelt andre relevante myndigheder som f.eks. Trafikstyrelsen.

På baggrund af overkørselssynet udarbejdes en rapport. Det skal fremgå af rapporten, hvem der har ansvaret for at udbedre eventuelle mangler. Uanset om myndigheden delta-

ger i overkørselssynet eller ej fremsendes rapporten til myndigheden, således at den har mulighed for at reagere på eventuelle mangler.

Det bør overvejes, om der er behov for at opstille krav om, at Trafikstyrelsen gennemfører stikprøvekontrol, samt at der indføres skærpet tilsyn og flere stikprøvekontroller, hvis det viser sig at der er problemer med infrastrukturforvalterens varetagelse af opgaven.

Det er centralt, at rammerne for Trafikstyrelsens tilsyn med sikkerheden i jernbaneoverkørsler sikrer, at Trafikstyrelsen tager hensyn til den samlede sikkerhed i jernbaneoverkørslen, herunder at Trafikstyrelsen ikke kun har en jernbanefokus, men også varetager vejtrafikkens tarv, som f.eks. vejtrafikkens sikkerhed, ventetidsreducerende foranstaltninger o. lign. Samtidig bør antallet af tilskadekommende og tæt på hændelser i jernbaneoverkørslerne og generelle ulykkesfaktorer indgå som en del af parametrene i Trafikstyrelsens tilsynsstrategi.

#### **Fordele**

- Der er kun én myndighed og tilsynet tilrettelægges som på det øvrige vej- og jernbanenet.

#### **Ulemper**

- Hvis Trafikstyrelsen ikke i tilstrækkelig omfang får varetaget hensynet til vejtrafikken.

### **7.4. Model 3 - Tilsyn**

I denne model varetager Vejdirektoratet myndighedsopgaverne vedrørende sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne.

Vejdirektoratet har foreslået, at de får en bevilling til at gennemkøre overkørslerne årligt.

Til sammenligning kan det nævnes, at opbygningen på vejområdet er således, at Transport- og Energiministeriet fører tilsyn med Vejdirektoratet og for så vidt angår Vejdirektoratets 1. instans afgørelser i henhold til vejloven kan disse påklages til Transport- og Energiministeriet som følge af overunderordningsforholdet.

Tilsynet med kommunerne føres af Indenrigsministeriet i henhold til de almindelige regler for tilsyn med kommuner. For så vidt angår klager over kommunens afgørelser i henhold til vejloven er der kun adgang til at klage over retlige forhold (undtagen ved ekspropriationsbeslutninger), jf. vejlovens § 4. Det er Vejdirektoratet der træffer afgørelse i klager over kommunerne, jf. § 7, stk. 1. nr. 1, i bekendtgørelse nr. 756 af 22. juli 2005 om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet.

For god ordens skyld skal det nævnes i denne sammenhæng, at Vejdirektoratet i dag varetager driften af sikkerhedsforanstaltningerne på privatbanerne. Det kræver naturligvis et periodisk eftersyn, men dette kan ikke sammenlignes med et tilsyn med om en anden myndighed eller virksomheds varetager af en opgave tilfredsstillende.

Vejdirektoratet varetager således ikke i dag et egentligt tilsyn med, om kommunerne holder deres veje i en tilstrækkelig stand. Vejdirektoratet har således ikke tilsynsopgaver på vejområdet sådan som Trafikstyrelsen har i dag på jernbaneområdet. Hvis Vejdirektoratet skal tillægges en tilsynskompetence i forhold til jernbaneoverkørslerne vil der således være behov for at opbygge et nyt system.

En løsning, hvor Vejdirektoratet årligt gennemkører overkørslerne, vil medføre et behov for at tilføre yderligere ressourcer til området. Dette ligger udenfor kommissoriet.

I denne model bortfalder Trafikstyrelsens tilsyn med infrastrukturforvalternes varetagelse af opgaverne i jernbaneoverkørslerne.

Det er u hensigtsmæssigt, hvis ikke Trafikstyrelsen er sikkerhedsmyndighed for hele jernbaneinfrastrukturområdet, bl.a. fordi det vil kræve, at Vejdirektoratet også lever op til EU's krav om f.eks. i jernbanesikkerhedsdirektivets artikel 16 om uafhængighed og i artikel 18 om rapportering af forskellige forhold til EU. Samtidig vil en delt kompetence betyde, at der er to myndigheder der skal sætte sig ind i nye EU regler om jernbaneoverkørsler.

### **Fordele**

- Tilsynsmyndigheden opnår et indgående kendskab til jernbaneoverkørslernes tilstand.

### **Ulemper**

- Vejdirektoratet har ikke erfaring med at varetage egentlige tilsynsopgaver.
- Opgaven vil medføre øgede udgifter til tilsyn på jernbaneoverkørselsområdet.
- Modellen vil betyde, at både infrastrukturforvalteren og Vejdirektoratet skal ud og fysisk se på overkørslerne. Dette fører til dobbelt arbejde.

## **KAPITEL 8: Nedlæggelse af overkørsler**

Som nævnt i indledningen er rapporten bygget op omkring en gennemgang af de forskellige typer af foranstaltninger, der kan medføre ændringer i sikkerhedsniveauet i jernbaneoverkørsler.

I dette afsnit behandles reglerne for nedlæggelse (lukning) af jernbaneoverkørsler.

### **8.1. Ekspropriation**

En nedlæggelse af en overkørsel kan enten ske ved, at selve overkørslen nedlægges eller ved at vejen eller banen nedlægges eller omlægges.

Nedlæggelse af overkørsler reguleres ikke i vejlovens kapitel 7, men derimod i henholdsvis ekspropriationsloven<sup>17</sup> og vejlovgivningens regler om nedlæggelse eller omlægning af veje.

Der er ofte modstridende interesser omkring nedlæggelsen af en overkørsel, for selvom nedlæggelsen på den ene side betyder forbedret sikkerhed, mulighed for hurtigere togtransport med færre forsinkelser m.v. så vil den typisk samtidig betyde et omfattende indgreb i lokalsamfundet på trods af eventuelle afløsningsforanstaltninger i form af nye vejanlæg o. lign. Det er således centralt, at der foretages en konkret afvejning af fordelene og ulemperne i forbindelse med en lukning af en jernbaneoverkørsel. Denne afvejning bør foretages af anlægsmyndigheden allerede i plan-

---

<sup>17</sup> Lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet, som senest ændret ved lov nr. 155 af 12. marts 2003.

lægningsprocessen, men sikres i sidste ende som beskrevet nedenfor i afsnit 8.1.1. og 8.1.2. via ekspropriationssystemerne.

### **8.1.1. Vejlovssystemet**

For offentlige veje, hvor Vejdirektoratet er vejbestyrelse er adgangen til at nedlægge eller omlægge veje reguleret i vejlovens § 14. Det fremgår af stk. 1, at nedlæggelse af sådanne offentlige veje sker ved lov. Beslutninger om nedlæggelse af veje i forbindelse med mindre vejforlægninger kan dog træffes af Vejdirektoratet.

For offentlige veje, hvor kommunen er vejbestyrelse er adgangen til at nedlægge veje reguleret i vejlovens § 23. En beslutning om at en kommunevej skal nedlægges kan indbringes for taksationsmyndighederne i henhold til vejlovens §§ 57 og 58, jf. vejlovens § 90, stk. 6. En omlægning består dels af en nedlæggelse af en eksisterende vej og anlæg af en ny. Nedlæggelsen af en offentlig vej udløser ikke erstatning, jf. vejlovens § 90, stk. 7.

Adgangen til at omlægge almene veje, dvs. de veje, gader broer og pladser, der er åbne for almenheden, men som ikke administreres af det offentlige, er reguleret i vejlovens §§ 93-95. Ifølge disse bestemmelser kan kommunen beslutte om vejen skal omlægges, nedlægges eller opretholdes. Beslutningen om at nedlægge eller omlægge en almen vej kan efterprøves af taksationsmyndighederne, jf. vejlovens kapitel 5.

Nedlæggelse og omlægning af private fællesveje i byområder, jf. privatvejslovens § 13, er reguleret i privatvejslovens kapitel 9. Vejmyndigheden kan, jf. § 53, tage stilling til spørgsmålet om nedlæggelse af disse private fællesveje. Beslutningen om nedlæggelse og evt. omlæggelse af private fællesveje kan efterprøves af taksationsmyndighederne efter vejlovens kapitel 5.

Private fællesveje på landet kan, jf. privatvejslovens § 14, stk. 5 nedlægges efter reglerne i lovens kapitel 9.

Ekspropriation i henhold til vejlovens kapitel 5 starter med en åstedsforretning, som vejbestyrelsen indkalder til med mindst 4 ugers varsel. På åstedsforretningen redegøres der for den påtænkte ekspropriation og vejbestyrelsen fremsætter forslag til erstatning. Der gives en tre ugers frist til at komme med bemærkninger. Når fristen er udløbet kan vejbestyrelsen træffe beslutning om gennemførelsen af ekspropriationen. Beslutningen om ekspropriationen kan påklages til Vejdirektoratet inden for en frist på mindst 4 uger. Hvis der ikke kan opnås enighed om erstatningens størrelse fastsættes denne af taksationskommissionen, der er en uafhængig instans bestående af en formand og to medlemmer, der udtages fra listen over kommunale medlemmer. Taksationskommissionens kendelse kan indbringes for overtaksationskommissionen, som ligeledes er en uafhængig instans bestående af en formand, to af staten udpegede medlemmer og to medlemmer, der udtages fra listen over kommunale medlemmer.

Ekspropriationer til statens vejanlæg sker i henhold til den procedure, som er beskrevet i nedenstående afsnit.

### **8.1.2. Statens ekspropriationer**

#### ***8.1.2.1. Nedlæggelse af overkørsler***

Staten har hjemmel til at lukke jernbaneoverkørsler via ekspropriation. Hjemlen til at lukke overkørsler findes i § 3 i lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Transport- og Energiministeriet, hvoraf det fremgår "*En ekspropriationskommission, der er nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, kan træffe beslutning om lukning af overkørsler over eller af adgang til jernbanestrækninger, selv om der ikke i forbindelse*

*hermed foretages ekspropriation med henblik på en afløsningsforanstaltning. Eventuelle erstatningsspørgsmål afgøres efter de i nævnte lov fastsatte regler."*

Det er således ekspropriationskommissionen, der bestemmer, om overkørslen skal lukkes. I den forbindelse følges proceduren i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, jf. lovbekendtgørelse nr. 672 af 19. august 1999.

Når en anlægsmyndighed har udarbejdet et projekt, anmoder anlægsmyndigheden Transport- og Energiministeriets departement om bemyndigelse til at forelægge sagen for ekspropriationskommissionen. Hvis ministeriet beslutter at fremme sagen, afholder ekspropriationskommissionen normalt to forretninger, nemlig en besigtigelsesforretning og en ekspropriationsforretning. Tid og sted for forretningerne bekendtgøres senest 4 uger før forretningerne.

I forbindelse med kommissionens besigtigelse af det berørte område, vurderer kommissionen, om betingelserne for at ekspropriere er til stede.

Ved nedlæggelse af overkørsler vil der typisk være behov for afløsningsforanstaltninger i form af omlægning af veje. Der vil således være behov for at inddrage faglig viden om vejforhold i projekteringsfasen. Dette kan f.eks. ske ved, at infrastrukturforvalteren inddrager vejbestyrelsen eller vejmyndigheden i forbindelse med udarbejdelsen af projektet.

I sidste ende vil det være ekspropriationskommissionen, der beslutter om de foreslåede afløsningsforanstaltninger er tilstrækkelige eller om der er behov for at supplere dem. I forbindelse med besigtigelsen kan ekspropriationskommissionen nemlig beslutte, at ekspropriationen kun kan gennemføres, hvis der foretages sådanne ændringer i projektet, som kommissionen finder nødvendige af hensyn til ejere, andre rettighedshavere, almene interesser eller anlæggets hensigtsmæssige gennemførelse.

Når besigtigelsesforretningen er afholdt, udarbejder ekspropriationskommissionen en protokol, som bl.a. danner grundlag for Transport- og Energiministeriets vurdering af, om ekspropriationen skal fremmes. Hvis ministeriet vurderer, at ekspropriationen skal fremmes og anlægsmyndigheden fortsat er enig heri, bemyndiger ministeriet kommissionen til at foretage ekspropriation, hvorefter kommissionen kan gennemføre ekspropriationen og fastsætte erstatninger m.v.

Banedanmark finansierer nedlæggelse af overkørsler på statens jernbanenet. På privatbanerne finansierer privatbanerne nedlæggelserne af de usikrede overkørsler, mens Vejdirektoratet har finansieret nedlæggelser af sikrede overkørsler.

Banedanmark er anlægsmyndighed på statsbanerne, mens Vejdirektoratet efter anmodning fra privatbanerne har fungeret som anlægsmyndighed på privatbanerne.

#### **8.1.2.2. Ekspropriation til sikkerhedsforanstaltninger**

Staten har i henhold til ovenstående procedure tilsvarende mulighed for at ekspropriere til sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, idet det fremgår af Lov om ekspropriationer under Trafikministeriet<sup>18</sup> § 1, "*Når almenvellet kræver det, kan trafikministeren iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at der iværksættes ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom til:*

---

<sup>18</sup> Lovbekendtgørelse nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet som senest ændret ved lov nr. 155 af 12. marts 2003.

*a. jernbaneanlæg og letbaneanlæg, herunder anlæg til sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner eller veje og letbaner,*

...

*Stk. 2. Ekspropriation i henhold til bestemmelsen i stk. 1 kan ske til nyanlæg, til udvidelse og ændring af bestående anlæg, til sikring af sådanne anlægs fortsatte beståen, til nødvendige supplerende foranstaltninger, til fyldtagning samt af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af nævnte anlæg, herunder f.eks. til etablering af fornødne adgangsveje, fyrlinjer, oplagspladser, garager, værksteder, tjenesteboliger, administrationsbygninger, signaler og sikringsanlæg.”*

### **8.1.3. Behov for ændringer**

Det kan ikke anbefales at ændre på ekspropriationssystemet for så vidt angår overkørselsområdet. Det er mest hensigtsmæssigt, at ekspropriationer i forbindelse med sikringen af jernbaneoverkørsler følger de samme systemer, som øvrige ekspropriationer. Ekspropriationssystemet sikrer en uvildig behandling af borgerne i forbindelse med indgreb i deres rettigheder, og der skal således vægtige argumenter til at fratage borgerne denne uvildige behandling.

Privatbanerne har ikke hidtil haft en udtrykkelig ekspropriationshjemmel. Det foreslås, at privatbanerne gives en udtrykkelig ekspropriationshjemmel, og fremadrettet selv er anlægsmyndighed for projekter på deres jernbanenet. Der vurderes ikke umiddelbart at være behov for, at Vejdirektoratet skal inddrages i projekterne – med mindre det vedrører en statsvej – idet den nødvendige kontrol af projektet foretages af ekspropriationskommissionen. I den forbindelse er det vigtigt, at de lokale vejmyndigheder inddrages i projektet. Det kan desuden overvejes, hvorvidt der er behov for, at Vejdirektoratet som sektormyndighed for vejene kan deltage i ekspropriationsforretningerne ved nedlæggelse af overkørslerne, såfremt de lokale vejmyndigheder måtte ønske dette.

## **8.2. Midlertidige lukninger**

Midlertidige lukninger af jernbaneoverkørsler bør ikke kunne anvendes til at omgå reglerne om at lukninger skal ske via ekspropriationssystemet.

Hvis en midlertidig lukning af en jernbaneoverkørsel ikke er en direkte følge af igangværende vej- eller sporarbejder, bør der således fastsættes en tidsfrist på f.eks. 1 måned indenfor hvilken anlægsmyndigheden skal indlede en ekspropriationssag. Det må overvejes, om der skal være mulighed for en længere tidsfrist, hvis trafiktallene på vejen er meget lave, eventuelt efter godkendelse fra Kommissarius ved Statens Ekspropriationer.

Samtidig bør der fastsættes regler om, at midlertidige lukninger er udelukket f.eks. hvis den eneste adgangsvej til en ejendom herved afskæres, eller hvis det drejer sig om særligt centrale jernbaneoverkørsler, med mindre der er tale om et igangværende vej- eller sporarbejde.

## **KAPITEL 9: Regeludstedelse**

I dette kapitel behandles muligheden for at fastsætte generelle regler i bekendtgørelser og cirkulærer af relevans for udformningen af jernbaneoverkørslerne.

Det fremgår af vejlovens § 85, *"Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren nærmere regler for sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel, herunder regler for oversigtsarealer, lyssignaler og automatiske bomanlæg."*

Denne bestemmelse er ifølge bemærkningerne til lov nr. 127 af 25. marts 1970, punkt 59, givet for at ministeren kan fastsætte regler med det formål *"at opnå den for færdselssikkerheden nødvendige ensartethed med hensyn til tilvejebringelse og anvendelse af sikkerhedsforanstaltninger ved niveauekrydsninger."*

Det fremgår af 1985-cirkulæret, at Vejdirektoratet bistår ministeren med løsningen af en række opgaver vedrørende vejnettet som helhed, herunder navnlig med udarbejdelse af almindelige normer og regler i henhold til vejlovens §§ 6 og 85. Vejlovens § 6 er den generelle hjemmel for ministeren til at udstede regler på vejområdet, mens § 85 er en specifik hjemmel til at udstede regler på overkørselsområdet.

Muligheden for at fastsætte regler for udformningen af private fællesveje findes i privatvejsloven § 24, stk. 3, hvoraf det fremgår, *"Trafikministeren kan fastsætte almindelige regler og normer for anlæg, udvidelse og ombygning af private fællesveje, herunder for vejenes forhold til omgivelserne og for sådanne forhold, som i øvrigt er af betydning for vejenes ensartethed og trafiksikkerhed."* Ifølge § 5, stk. 1, nr. 1 og 2, i bekendtgørelse nr. 756 af 22. juli 2005 om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet, kan Vejdirektoratet fastsætte forskrifter i henhold til henholdsvis vejlovens § 6 og privatvejslovens § 24, stk. 3. Tilsvarende bestemmelse findes ikke for vejlovens § 85.

Det fremgår af jernbanelovens § 21h, 1. pkt., *"Trafikministeren kan fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet. ..."*

Det fremgår af lovbemærkningerne til lov nr. 323 af 5. maj 2004, *"Lovforslaget tager udgangspunkt i det sikkerhedsniveau, der gælder i dag. Det er fundet hensigtsmæssigt at give trafikministeren en generel bemyndigelse til at fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet. Bemyndigelsen forventes herefter delegeret til Trafikstyrelsen. Bestemmelsens 1. pkt. er i uændret form videreført fra jernbanesikkerhedslovens § 1, stk. 1."*

Jernbanelovens § 21h, 1. pkt., er ved § 3, stk. 1 i bekendtgørelse nr. 779 af 19. juni 2006 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, delegeret til Trafikstyrelsen. Trafikstyrelsen kan således fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet.

Det fremgår af jernbanelovens § 21i, stk. 2, *"Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelse om, hvilke opgaver og funktioner der anses for at have et sikkerhedsmæssigt indhold."*

Det fremgår af jernbanelovens § 21k, stk. 6, *"Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelser om godkendelse af rullende materiel, delsystemer, systemer og læsseenheder."*

Det fremgår af lovbemærkningerne til lov nr. 323 af 5. maj 2004, at bestemmelsen giver *"Trafikstyrelsen hjemmel til at fastsætte nærmere regler og træffe afgørelser om godkendelse af rullende materiel, delsystemer, systemer og læsseenheder. Godkendelser af væsentlige ændringer i delsystemer eller ved integration af nye delsystemer, i det omfang disse ændringer eller integrationen har væsentlig betydning for jernbanesikkerheden, foretages på baggrund af projektplaner indsendt af virksomhederne."*



Herudover kan transport- og energiministeren i medfør af jernbanelovens § 8a *"fastsætte regler og normer for anlæg, vedligeholdelse, drift og nedlæggelse af jernbaneinfrastruktur, herunder for infrastrukturens forhold til omgivelserne, for entreprisbetingelser og for sådanne for hold, som i øvrigt er af betydning for jernbaneinfrastrukturens ensartethed og sikkerhed"*.

Det fremgår af lovbemærkningerne til lov nr. 124 af 27. februar 2001, at det f.eks. kan være krav til infrastrukturen, herunder spor-, sikrings-, signal-, togstop-, radio- og køreledningsanlæg samt trafikregler.

Ministerens beføjelser i jernbanelovens § 8a, er med undtagelse af adgangen til at fastsætte regler for nedlæggelse af jernbaneinfrastruktur henlagt til Trafikstyrelsen, jf. § 3, stk. 2 i bekendtgørelse nr. 779 af 19. juni 2006 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser.

Det fremgår af vejlovens § 104a, stk. 1, *"Stk. 1. Trafikministeren kan fastsætte regler for anlæg og benyttelse af spor (godsspor, mergelspor, teglværksspor, roespor mv) på eller over vej."* og *"Stk. 3. Trafikministeren kan bestemme, at de regler, der fastsættes efter stk. 1, også skal være gældende helt eller delvis for allerede bestående sporanlæg."*

Både på vej og banesiden er der udstedt regler, der kan have større eller mindre betydning for den konkrete udformning af sikkerhedsforanstaltninger i overkørselsanlæg. For sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne er vejlovens § 85 dog den helt centrale bestemmelse.

I forbindelse med den fremtidige regeludstedelsesproces skal det sikres, at henholdsvis Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen samt andre relevante myndigheder og parter inddrages i nødvendigt omfang i forbindelse med regeludstedelsen.

Uanset hvilken model der vælges for den fremtidige organisering af jernbaneoverkørselsområdet, så bør både Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen deltage i udarbejdelsen af nye regler på overkørselsområdet, i det omfang de nye regler ligger på grænsen mellem de to myndighedsområde. Det skal dog klart fremgå, om det er Trafikstyrelsen eller Vejdirektoratet, der har regeludstedelseskompetencen og skal inddrage den anden myndighed i regeludstedelsen, f.eks. via en høring. Begrundelsen for inddragelsen af den anden myndighed i regeludstedelsen er, at reglerne på jernbaneoverkørselsområdet har en sådan sammenhæng med de øvrige regler på både vej- og jernbaneområdet, at disse regler ikke kan ses isoleret.

Det er vigtigt med samarbejde mellem de regeludstedende myndigheder for at kunne sikre konsistens mellem reglerne. Det er samtidig vigtigt, at der ikke opstår overlap mellem reglerne og det er således bedre at henvise f.eks. fra en bestemt bestemmelse i reglerne på jernbaneområdet til en bestemt regel på vejområdet, end at gentage reglen. Det bør også sikres, at den regeludstedende myndighed er opmærksom på i hvilket omfang tilsvarende forhold er reguleret i andre regelsæt.

## **KAPITEL 10: Konklusion og anbefalinger til det videre arbejde**

### **10.1. Konklusion**

I rapporten er behandlet 3 forskellige modeller for, hvordan myndighedsopgaverne på området kan organiseres i fremtiden. Den første model er en "blandet" model, hvor myndighedsopgaverne deles mellem Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen. Model 2 er en model, hvor myndighedsopgaver-

ne varetages af Trafikstyrelsen og model 3 er en model, hvor myndighedsopgaverne varetages af Vejdirektoratet.

### **10.1.1. Infrastrukturforvaltning**

For så vidt angår infrastrukturforvaltningen af jernbaneoverkørslerne er konklusionen, at denne opgave som udgangspunkt skal varetages af jernbaneinfrastrukturforvalteren, dvs. Banedanmark eller privatbanerne. For Banedanmarks vedkommende er det den samme situation som i dag, mens det for privatbanerne betyder, at Vejdirektoratet ikke længere varetager fornyelse og etablering af sikkerhedsforanstaltninger i overkørslerne på privatbanerne. Det er hensigten, at "skadevolder-princippet", som kendes fra lovgivningen i dag, skal opretholdes. Hvis f.eks. vejbestyrelsen således udløser et projekt, vil denne ligesom i dag skulle betale.

Det har været overvejet at lade Vejdirektoratet eller Trafikstyrelsen forestå forvaltningen af alle jernbaneoverkørsler i Danmark. Det kan dog ikke anbefales. For det første, fordi EU-retten stiller krav om uafhængighed mellem sikkerhedsmyndigheden og jernbaneinfrastrukturforvalteren. Vejdirektoratet og sikkerhedsmyndigheden i Trafikstyrelsen vil således ikke kunne varetage begge funktioner på samme tid. For det andet, fordi forvaltningen af infrastrukturen i den enkelte lokalitet, så vil blive delt mellem tre infrastrukturforvaltere, en for vejen, en for jernbanestrækningen og en for jernbaneoverkørslen, mod kun at være delt mellem to i den anbefalede model.

### **10.1.2. Myndighedsopgaven**

På baggrund af rapporten anbefales det at arbejde videre med model 2, hvor myndighedsopgaverne i jernbaneoverkørslerne foreslås varetaget af Trafikstyrelsen. Denne løsning indebærer en forenkling af myndighedsstrukturen i forhold til i dag, idet Vejdirektoratet ikke længere skal varetage myndighedsopgaver på området. Vejdirektoratet beholder dog ansvaret for de krydsende statsveje.

Denne løsning giver mulighed for, at tilsynet med overkørslerne kan moderniseres og tilpasses Trafikstyrelsens øvrige tilsyn på jernbaneanrådet, nemlig ved at infrastrukturforvalterne opstiller de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer og etablerer en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation, som omfatter sikkerheden i jernbaneoverkørslerne. Hvorefter Trafikstyrelsens tilsyn baseres herefter på disse systemer. Tilsynet er således i vidt omfang lagt an på infrastrukturforvalterens egenkontrol.

Trafikstyrelsens kompetence skal afgrænses i forhold til vejsiden. Selvom det vil være et brud med den almindelige ordning på vejområdet, må det vurderes, om der er behov for, at Trafikstyrelsen fører tilsyn med visse af de for overkørslen relevante vejforhold.

### ***Model 1 – den blandede model***

På baggrund af rapporten kan den "blandede" model, dvs. den løsning, hvor myndighedsopgaverne i jernbaneoverkørslerne deles mellem Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet, ikke anbefales.

Modellen indebærer, at Trafikstyrelsen skulle være myndighed for de banevendte elementer, mens Vejdirektoratet skulle være myndighed for de vejvendte elementer. Herudover opretholdes Trafikstyrelsens almindelige kompetencer som sikkerhedsmyndighed for jernbaneinfrastrukturen.

Denne løsning vil betyde, at der er to myndigheder, at der skal følge med i den tekniske udvikling på området og udviklingen i EU. Løsningen vil også betyde, at infrastrukturforvalteren skal forelægge projekter for to myndigheder og at der er to myndigheder, der skal føre tilsyn. Løsningen vil kræve en præcis afgrænsning af kompetencen mellem de to myndigheder med risiko for at udviklingen løber fra sondringen, og at der ikke bliver taget højde for det nødvendige sammenspil

mellem de forskellige elementer af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne. Denne løsning vil således være relativt kompleks og betyde et betydeligt koordinationsbehov. Denne løsning kan således ikke anbefales.

### **Model 3 - Vejdirektoratet**

På baggrund af rapporten kan det heller ikke anbefales, at myndighedsopgaverne i jernbaneoverkørslerne varetages af Vejdirektoratet.

Trafikstyrelsen vil fortsat være den almindelige sikkerhedsmyndighed på resten af jernbaneområdet og dermed skulle sætte sig ind i nye EU-regler på jernbaneområdet. Ved gennemførelsen af denne model vil Vejdirektoratet også skulle følge med i den tekniske udvikling og udviklingen i EU-reglerne på jernbaneområdet. Samtidig vil modellen betyde, at der ikke vil være en samlet sikkerhedsmyndighed på jernbaneområdet. Der vil således ikke være én myndighed, der har et samlet overblik over de forhold, der har relevans for jernbanesikkerheden i Danmark. Dette er særligt uheldigt, da jernbaneoverkørslerne er et centralt område for sikkerheden på jernbanenettet. Hvis Vejdirektoratet skal være sikkerhedsmyndighed for jernbaneoverkørslerne, så skal Vejdirektoratet også leve op til de samme EU-krav som Trafikstyrelsen, herunder f.eks. kravet til uafhængighed og årlig offentliggørelse og fremsendelse af rapporter om en række forhold til EU.

Vejdirektoratet har foreslået, at direktoratets tilsyn med jernbaneoverkørslerne gennemføres ved, at direktoratet gennemkører jernbaneoverkørslerne årligt. Det er usikkert om det er den løsning, hvor der opnås mest sikkerhed for pengene, men løsningen vil i hvert fald betyde, at både Vejdirektoratet og infrastrukturforvalteren skal gennemkøre jernbaneoverkørslerne, hvilket umiddelbart synes at være dobbeltarbejde. En løsning, hvor Vejdirektoratet årligt gennemkører jernbaneoverkørslerne, vil desuden medføre et behov for at tilføre yderligere ressourcer til området, hvilket ligger udenfor kommissoriet.

Hvis Vejdirektoratet skulle varetage myndighedsopgaverne vedrørende jernbaneoverkørslerne vil det betyde, at der opbygges tre forskellige tilsynssystemer, et på selve jernbanestrækningerne, et i jernbaneoverkørslerne og et på vejene.

Samlet set kan denne løsning således ikke anbefales.

### **10.1.3. Økonomi**

Det har været en forudsætning for arbejdet, at en reorganisering af overkørselsområdet ikke skal medføre yderligere omkostninger til administration af området. Det er hensigten, at der i forbindelse med gennemførelsen af reorganiseringen i relevant omfang skal gennemføres en omfordeling af de nuværende bevillinger til området. I det omfang der henføres opgaver til privatbanerne, forventes omfordelingen af finde sted indenfor DUT-systemet (Det Udvidede Totalbalanceprincip).

Når infrastrukturforvaltningen af jernbanerne henlægges til jernbaneinfrastrukturforvalterne, er der behov for at finde en løsning i en overgangsperiode for den årlige bevilling på ca. 30 mio. kr. på Finansloven § 28.21.30.20. til udskiftning og modernisering af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem privatbaner og veje, der løber i perioden 2006-2009, således at det kan sikres, at det igangsatte arbejde på privatbanerne kan afsluttes. I det videre arbejde må det overvejes, om en løsning kunne være at henlægge midlerne via DUT-systemet (Det Udvidede Totalbalanceprincip) til privatbanerne kombineret med en aftale med de relevante privatbaner om, hvilke projekter der skal gennemføres. Alternativt kunne Trafikstyrelsen håndtere udmøntningen på området. I givet fald bør administrationen nok forankres i den del af Trafikstyrelsen, som har erfaring med

anlægsprojekter. Herved sikres uafhængigheden samtidig for den del af Trafikstyrelsen, som varetager opgaverne som sikkerhedsmyndighed på jernbaneanrådet. Det kan også overvejes, under hensyn til de dispositioner, der allerede er foretaget, at lade Vejdirektoratet administrere bevillingen frem til 2009.

#### **10.1.4. Ekspropriation**

Lukning af jernbaneoverkørsler gennemføres ved ekspropriation enten i vejlovssystemet, hvis kommunen er initiativtager til projektet, eller gennem statens ekspropriationssystem, hvis Vejdirektoratet eller Banedanmark tager initiativ til systemet. Der vurderes ikke at være behov for at ændre på ekspropriationssystemet. Ekspropriationssystemet sikrer en uvildig behandling af borgerne i forbindelse med indgreb i deres rettigheder, og der skal således vægtige argumenter til at fratage borgerne denne uvildige behandling. Det foreslås dog, at privatbanerne gives en udtrykkelig ekspropriationshjemmel, og fremadrettet selv er anlægsmyndighed for projekter på deres jernbanenet. Det må overvejes, hvorvidt der er behov for, at Vejdirektoratet som sektormyndighed kan deltage i ekspropriationsforretningerne ved nedlæggelse af overkørslerne, såfremt de lokale vejmyndigheder måtte ønske dette.

#### **10.1.5. Regeludstedelse**

Selvom Vejdirektoratet fremadrettet ikke længere skal være myndighed for jernbaneoverkørslerne, bør både Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen deltage i udarbejdelsen af nye regler på overkørselsområdet, i det omfang de nye regler ligger på grænsen mellem de to myndighedsområder. Det skal dog klart fremgå, om det er Trafikstyrelsen eller Vejdirektoratet, der har regeludstedelseskompetencen og skal inddrage den anden myndighed i regeludstedelsen, f.eks. via en høring. Begrundelsen for inddragelsen af den anden myndighed i regeludstedelsen er, at reglerne på jernbaneoverkørselsområdet har en sådan sammenhæng med de øvrige regler på både vej- og jernbaneområdet, at disse regler ikke kan ses isoleret. I forbindelse med den fremtidige regeludstedelsesproces skal det således sikres, at henholdsvis Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen samt andre relevante myndigheder og parter inddrages i nødvendigt omfang i forbindelse med regeludstedelsen.

## **10.2. Anbefalinger til det videre arbejde**

Ved trafikaftalen fra 26. oktober 2006 var det en forudsætning, at der gennemføres en særskilt analyse af overkørselsområdet frem til primo 2008 på baggrund af hvilken, der skal foretages en samlet prioritering af området. Det blev i den forbindelse forudsat, at behovs- og kompetenceforhold afklares, og der opstilles en prioriteret liste over de fremtidige behov i samarbejde mellem Banedanmark, Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet og departementet. Der blev således ikke afsat ekstra midler til opgradering og nedlæggelse af overkørsler i aftaleperioden [2007-2014].

I forbindelse med udarbejdelsen af beslutningsoplægget til brug for den samlede prioritering af jernbaneoverkørselsområdet, kunne det overvejes at arbejde med dette beslutningsoplæg på en sådan måde, at det efterfølgende kunne danne grundlag for en tilpasning af de materielle minimumskrav til udformningen af jernbaneoverkørsler.

En mulighed for kommende regler for overkørslernes indretning kunne være, at reglerne differentieres, så kravene til sikkerheden i overkørslerne afspejler forskellige objektive faktorer, som f.eks. trafiktal, hastighed på jernbane og vej, togafgange m.v.

Ved at afstemme de nye materielle regler for udformningen af sikkerhedsforanstaltningerne med arbejdet med beslutningsgrundlaget for overkørslerne på statsbanerne opnås der mulighed for,

- at det kan indgå i den politiske beslutning omkring finansieringen, hvor det kan accepteres at sikkerhedsniveauet sænkes,
- at det sikres, at øgede krav er finansieret og
- at midlerne anvendes der, hvor der er ønske om det.
- Samtidig giver det mulighed for at rydde op i eventuelle forældede krav til udformningen af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne.

Denne løsningsmodel bygger på en forudsætning om, at der kan opstilles nogle minimumsregler i nogle kategorier, som varierer efter forskellige forhold i jernbaneoverkørslerne. Minimumsreglerne skal så kunne kombineres med en mulighed for at gøre noget ekstra i en jernbaneoverkørsel. En metode til at opnå denne løsning kunne f.eks. være, at der opstilles et krav om, at der som minimum skal opstilles bomme i den pågældende type jernbaneoverkørsel, men at der er mulighed for bl.a. at tilvælge stibomme af hensyn til fodgængerne.

Reglerne for minimumsniveauet for sikkerheden i jernbaneoverkørslerne forudsættes som udgangspunkt at skulle være den samme på stats- og privatbanerne. På privatbanerne foreslås det overvejet ikke at fastlægge niveauet for de materielle regler på et højere niveau end det, som er forventes at være opnået ved udgangen af 2009, hvor arbejdet med forbedringen af sikkerheden i jernbaneoverkørslerne på privatbanerne er forudsat afsluttet, dog således at der kan tages højde for nye sikkerhedsfremmende foranstaltninger på området. Denne løsning forudsætter, at det er muligt at kategorisere overkørslerne på privatbanerne efter nogle objektive kriterier, der stemmer over ens med de gennemførte sikkerhedsforbedringer.

Følgende forhold kan bl.a. overvejes i forbindelse med en ændring af reglerne på jernbaneoverkørselsområdet:

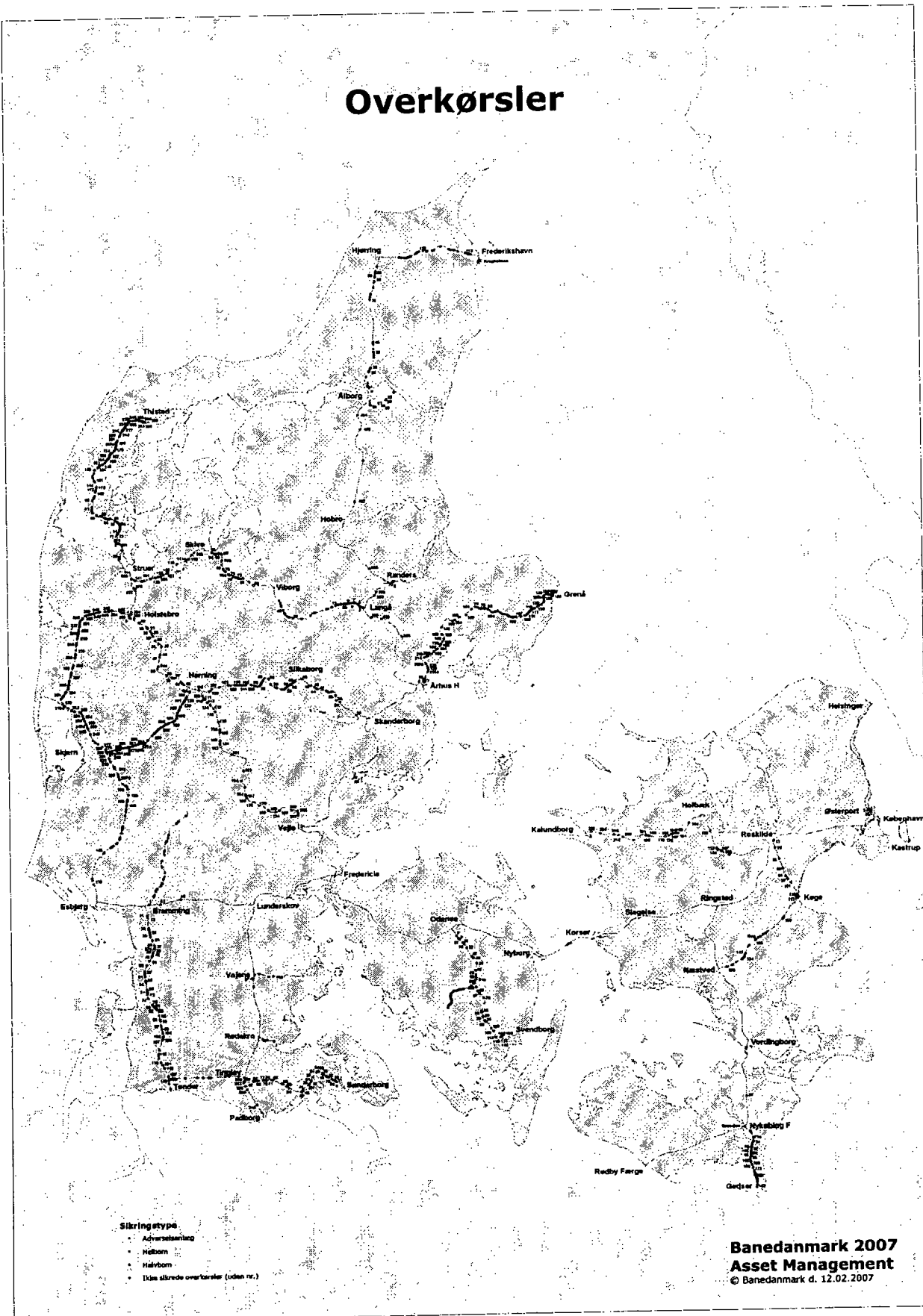
- Der bør sikres en klar afgrænsning af myndighedernes opgaver og kompetencer.
- Der bør sikres en samlet fokus på alle elementer af betydning for sikkerheden i jernbaneoverkørslerne.
- Der bør sikres en ensartet terminologi og begrebsanvendelse på vej- og jernbanesiden.
- Det skal sikres via reglerne, at Trafikstyrelsen tager hensyn til både vej- og jernbanesiden ved forvaltningen af myndighedsopgaverne på jernbaneoverkørselsområdet f.eks. via en obligatorisk høring af vejmyndigheden.
- Niveauet for hvilke minimumskrav, der skal stilles til sikkerheden i jernbaneoverkørslerne, bør være politisk fastsat og afspejlet i reglerne på området.
- De regler, som fastsættes skal sikre, at Trafikstyrelsen tager hensyn til den samlede sikkerhed i jernbaneoverkørslen, dvs. både sikkerheden for vejtrafikken og jernbanetrafik-

ken, idet det er centralt at overkørselsmyndigheden også varetager hensynet til begge transportformer.

- Det må overvejes om der er behov for andre tiltag til sikring af de vejtekniske forhold i til etablering af niveaufrioverkørsler, da disse ofte er vejtekniske anlæg.
- Det kan overvejes om der er behov for, at Vejdirektoratet evt. i en overgangsfase, skal assistere de lokale vejmyndigheder i forbindelse med nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger i overkørsler.
- Det bør overvejes, om der på sigt skal etableres en pulje, som kan anvendes til anlægs- og fornyelsesprojekter af særlig vigtighed for sikkerheden i jernbaneoverkørsler. Baggrunden for at etablere en sådan pulje kunne f.eks. være, at den teknologiske udvikling, nye regler på området eller særlige problemer med sikkerheden kan udløse et akut behov for en særlig indsats. Puljen ville ikke skulle anvendes til alle projekter i jernbaneoverkørsler, men gælde ved siden af den almindelige ordning.
- Det bør overvejes, om der er tilfælde, hvor der i lov eller bekendtgørelse skal stilles krav om, at visse ændringer af forholdene for enten vej- eller banetrafikken automatisk skal udløse krav om ændringer i sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslen.
- Ved en lovændring vil det være hensigtsmæssigt at overveje at ændre lovteksten, så lovteksten direkte giver mulighed for, at jernbaneinfrastrukturforvalteren efter godkendelse fra Trafikstyrelsen kan etablere nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger.
- Det må overvejes, om der er behov for at kunne pålægge vejmyndighederne (kommunerne) at anlægge jernbaneoverkørsler ude af niveau.
- Ved opstillingen af de materielle regler for udformningen af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørslerne, bør der sikres hensyntagen til togtrafik/togintensitet, toghastighed, omfang, karakter og hastighed af vejtrafikken, sporantal, ventetider for vejtrafikken m.v.
- Etableringen af klokkesignaler og GIV - AGT mærker langs banen i forbindelse med overkørsler, er til gene for naboerne, idet klokkesignalerne ringer, når toget passerer og GIV - AGT mærkerne betyder, at lokomotivførerne skal afgive lydsignal ved passage af den pågældende overkørsel. I forbindelse med en vurdering af de materielle regler vedrørende udformningen af sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler kunne det overvejes at foretage en samlet vurdering af den sikkerhedsmæssige gevinst, økonomien og generne for naboerne ved anvendelsen af sådanne løsninger.
- Betydningen for sikkerheden af mindre støjende tog bør overvejes.
- Det bør overvejes i hvilke tilfælde, der bør stilles krav om ilægning af spole (sensor) i vej eller lignende udstyr, der er forbundet til banens overkørselsanlæg og som varsler for lokomotivføreren, at jernbaneoverkørslen ikke er fri for biler.
- Det bør overvejes i hvilket omfang bør der stilles krav om opsætning af stibomme af hensyn til fodgængerne.

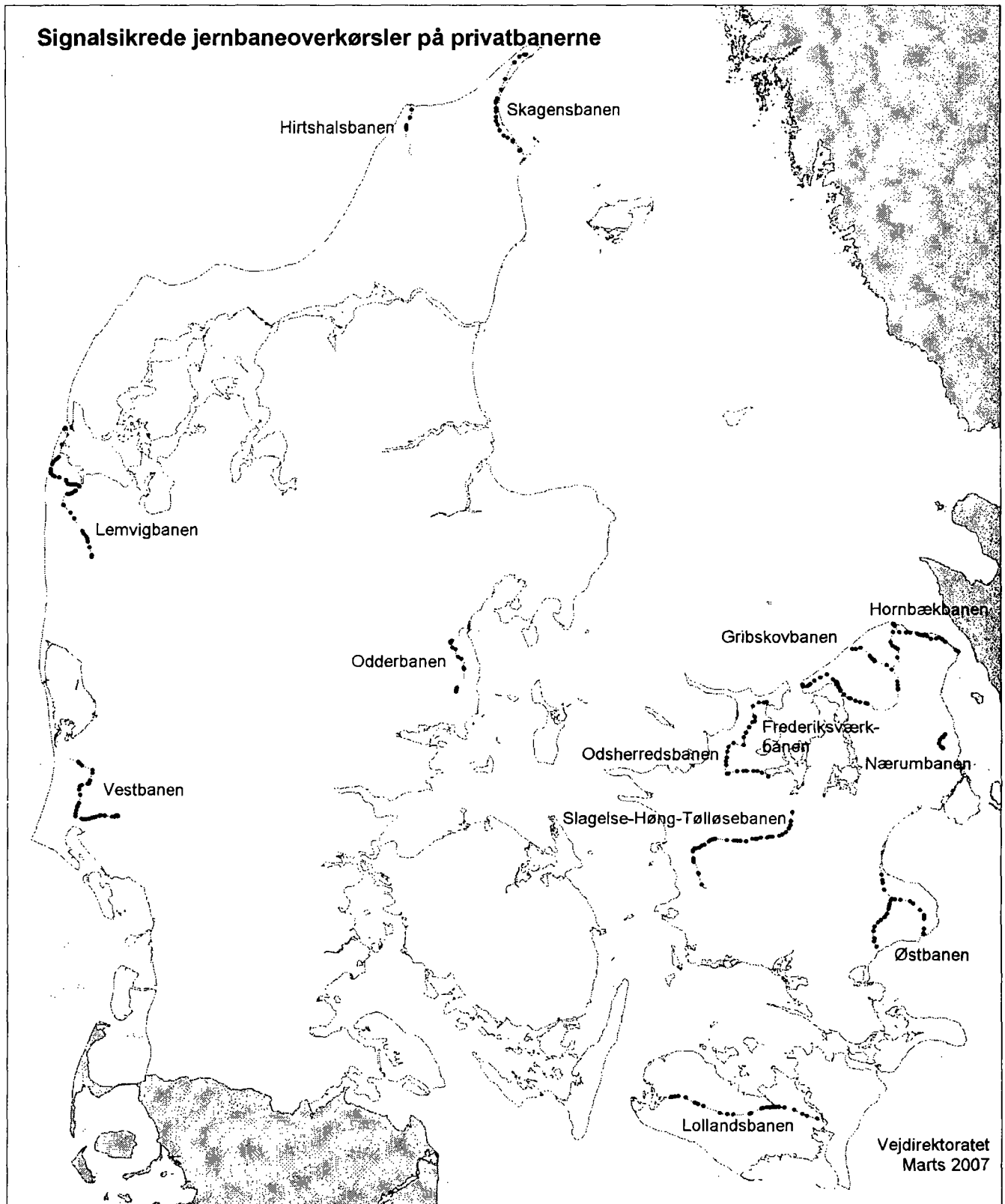
- Det bør overvejes om, der er behov for yderligere regler i forhold til i dag vedrørende udformning af veje, vejgeometri, vejbelægning, oversigtsforhold, afmærkning, skiltning mv.
- Det må overvejes, om der er behov for, at der indføres en udtrykkelig hjemmel til den regeludstedende myndighed til at dispensere fra reglerne om udformningen af overkørselsanlægget, den niveaufrie overkørsel, afmærkningen mv. hvis konkrete forhold gør de generelle krav uhensigtsmæssige.
- Vejbestyrelserne har i dag adgang til at etablere oversigtsservitutter og påser at eventuelle oversigtsservitutter overholdes, dvs. at overtrædelser påtales. I et vist omfang har banerne også pålagt naboerne oversigtsservitutter. Det bør overvejes, om der er behov for at ændre på, hvilke myndigheder der har adgang til at sikre oversigtsforhold og hvordan disse, når de er etableret, fremover sikres.
- Det bør overvejes, om der er behov for led i alle private overkørsler. Det bør analyseres, om der er grundlag for at ændre på kravet om at drifts- og private overkørsler hvor toghastigheden er over 75 km/t skal være udstyret med led, bomme eller lign. eller vil der kunne differentieres, således at kravet kun stilles under visse forudsætninger.
- Det må overvejes, om der er behov for at opstille særlige regler vedrørende sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler på veteranbaner, mergelspor o. lign.

# Bilag 1: Overkørsler på det statslige jernbanenet





## Bilag 2: Overkørsler på privatbanerne



## Bilag 3: Kommissorium

Notat



Departementet

Dato 11. oktober 2006  
J. nr. 518-12

Banekontoret

Bettina Elisa Rolskov-Eriksen  
Telefon 33 92 79 80  
bro@trm.dk

### Kommissorium for arbejdsgruppe vedrørende jernbaneoverkørsler

#### Indledning

Reguleringen af myndighedsopgaverne og ansvaret for sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler har i gennem en årrække givet anledning til usikkerhed med hensyn til både kompetence og ansvarsfordelingen, men også for så vidt angår hvilke krav, der kan stilles til udformningen af sikkerhedsforanstaltningerne.

Uklarhederne i reguleringen på området skyldes i et vist omfang, at området reguleres både i vejlovgivningen og i jernbanelovgivningen. Som følge heraf varetager både Vejdirektoratet, Trafikstyrelsen og Havarikommissionen myndighedsopgaver på området. Særligt snitfladen mellem Vejdirektoratets og Trafikstyrelsens ansvarsområder har givet anledning til usikkerhed.

En sådan usikker retstilstand giver anledning til frustration både hos de involverede myndigheder og hos andre aktører på jernbane- og vejområdet. Samtidig giver en kompetencefordeling, hvor flere myndigheder varetager beslægtede opgaver en øget risiko for resourcespild.

Der er således behov for en grundig gennemgang af organiseringen af området, samt en fremadrettet analyse af, hvordan området fremover bør organiseres.

#### Baggrund

Begrebet "jernbaneoverkørsler", omfatter krydsninger mellem jernbaner og veje. Der er mange aktører på området, bl.a. vejbestyrelserne (Vejdirektoratet, amterne eller kommunerne), privatbanerne, Banedanmark, Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet.

Reguleringen af jernbaneoverkørsler er, som nævnt, ikke samlet på et sted, men fremgår af en række love, bekendtgørelser, cirkulærer og vejledninger inden for både jernbane- og vejområdet.

På vejområdet har vejbestyrelserne således en almindelig kompetence over deres veje, herunder til at holde dem i den stand, som trafikens art og størrelse kræver. Tilsvarende har jernbaneinfrastrukturforvalteren (Banedanmark eller privatbanen) en kompetence i forhold til jernbanernes udformning og standard. Desuden fremgår det af lov om offentlige veje kapitel 7, at transport- og energiministeren bl.a. har hjemmel til at godkende eller etablere sikkerhedsforanstaltninger ved

krydsninger mellem jernbaner og veje. Denne kompetence udøves i dag af Vejdirektoratet. Endeligt er Trafikstyrelsen tillagt opgaver i henhold til jernbanelovens kapitel 8c.

Vedrørende finansieringen af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og veje er udgangspunktet, ifølge kapitel 7 i vejloven, at staten betaler. Det fremgår dog ikke klart i alle situationer, hvilken statslig myndighed der er tale om. Hertil kommer, at udgifterne i visse tilfælde kan pålægges henholdsvis vejbestyrelsen/vejmyndigheden eller jernbaneinfrastrukturforvalteren. Udgangspunktet er, at Banedanmark har ansvaret for en bevilling til investeringer i overkørsler på hoved- og regionalbanerne, og varetager driften inden for den almindelige driftsbevilling. Vejdirektoratet har ansvaret for en bevilling til modernisering og udskiftning af sikringsanlæg i kryds mellem veje og privatbaner. Vejdirektoratet har desuden en driftsbevilling til drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem privatbaner og veje.

Hertil kommer, at der i flere love er hjemler i henhold til hvilke, der kan udstedes administrative regler, som har relevans for området.

### **Organisering og beskrivelse af opgaven**

Sammenspillet mellem lovgivning på jernbaneområdet og vejområdet, mellem ny og gammel lovgivning og mellem speciel og generel lovgivning gør det vanskeligt at skabe et hurtigt og entydigt overblik over området. Der er således behov for at vurdere om kompetencefordelingen mellem aktørerne på området kan fastlægges mere hensigtsmæssigt, reglerne moderniseres samt om det er hensigtsmæssigt at reducere antallet af aktører.

Der etableres en arbejdsgruppe med henblik på at skabe større klarhed over regulering og kompetenceforhold på området.

Arbejdsgruppen sammensættes af medarbejdere fra Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen. I det omfang det vurderes at være relevant, kan der inddrages andre deltagere f.eks. fra Banedanmark i arbejdet.

Med henblik på at sikre fremdriften og den overordnede styring af projektet etableres en styregruppe og en koordinationsgruppe. Styregruppen sammensættes af medarbejdere fra Transport- og Energiministeriets departement. Koordinationsgruppen sammensættes af medarbejdere fra Transport- og Energiministeriets departement, Vejdirektoratet og Trafikstyrelsen.

Arbejdsgruppens opgaver vil være at:

- Kort at beskrive den nuværende regulering og kompetencefordeling på både privatbanerne og statsbanerne
- Vurdere hensigtsmæssigheden heraf
- Komme med forslag til ændringer, der kan forenkle og øge gennemskueligheden på området

Arbejdsgruppens arbejde afrapporteres i tre delrapporter for at gøre opgaven mere overskuelig og holde processen i gang.

Delrapport I og II skal koncentrere sig om de organisatoriske forhold på området, herunder hvem der varetager hvilke opgaver, og hvem der administrerer hvilke bevillinger. Delrapport III vil koncentrere sig om reglerne for sikringsanlæggenes udformning mv. Der skal udarbejdes et særskilt kommissorium for delrapport III.

Det forudsættes, at arbejdet ikke skal påføre staten yderligere udgifter til området fremover.

Ved arbejdet bør der lægges betydelig vægt på, at organiseringen på privatbanerne og statsbanerne bliver så ensartet som muligt.

Delrapport I skal indeholde:

- Kort beskrivelse af den nuværende organisering på området, herunder de forskellige myndighedsroller og en gennemgang af, hvem der har ansvaret for hvilke relevante bevillinger.
- En gennemgang af alternative organiseringsmodeller, herunder som minimum en beskrivelse af:
  - Organisationsmulighederne for myndighederne på området. Herunder en beskrivelse af hvis alene henholdsvis Vejdirektoratet eller Trafikstyrelsen varetager de myndighedsopgaver, som begge myndigheder varetager i dag, samt en beskrivelse af hvis myndighedsopgaven fortsat skal være opdelt.
    - Ved beskrivelsen af den organisationsmodel, hvor myndighedsopgaven varetages af én myndighed, skal indgå forslag til, hvordan de hensyn, som hidtil er varetaget af den anden myndighed bliver tilgodeset.
    - Ved beskrivelsen af den organisationsmodel, hvor myndighedsopgaven fortsat er opdelt, skal det overvejes, om snitfladen mellem de to myndigheder skal ændres, og det beskrives i givet fald hvordan. Muligheden og relevansen af et klagenævn på området beskrives.
  - Organisationsmulighederne for drift- og vedligeholdelsesansvaret. I den forbindelse skal det som minimum beskrives, hvis opgaven varetages af henholdsvis privatbanerne og Banedanmark.
  - Organisationsmulighederne for fornyelsesansvaret (nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger)
  - Vurdering af hvem der skal administrere bevillingerne til området. Den løsning, hvor bevillingerne følger ansvaret for opgaverne, skal beskrives. For så vidt angår bevillingerne til nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger skal muligheden for oprettelse af en pulje for både privatbanerne og statsbanerne beskrives, herunder hvem der skal administrere puljen.
- Fordele og ulemper ved den nuværende og de alternative organisationsmodeller, samt bevillingsmæssige og lovgivningsmæssige konsekvenser heraf
- Indstilling til valg af organisationsmodel

Delrapport II skal indeholde:

- En nærmere beskrivelse af den organisationsmodel, der arbejdes videre med, herunder bl.a. økonomiske konsekvenser, organisatoriske konsekvenser, reguleringsmæssige konsekvenser mv.
- Udkast til formulering af lovforslag og nye administrative regler

En eventuel delrapport III vil kunne indeholde:

- En gennemgang af de eksisterende regler for sikkerhedsforanstaltningernes udformning mv.
- Forslag til nye regler

Rapporterne udarbejdes i samarbejde mellem Trafikstyrelsen og Vejdirektoratet, som i relevant omfang inddrager andre aktører som f.eks. Banedanmark, privatbanerne og Havarikommissionen.

Der afholdes regelmæssige møder mellem Trafikstyrelsen, Vejdirektoratet og departementet med henblik på at sikre arbejdets fremdrift og enighed om hovedlinierne i rapporten.

## **Bilag 4: Deltagerlister for projektgrupperne**

### **Styregruppe:**

Jeppe Gaard (departementet)  
Flemming Schiller (departementet)  
Bettina Rolkskov-Eriksen (departementet)  
Lisa Pontoppidan Chahil (departementet)  
Annette Christiansen (departementet)

### **Koordinationsgruppe:**

Peter Sloth (Trafikstyrelsen)  
Konrad Hove (Trafikstyrelsen)  
Carl Dixen Pedersen (Vejdirektoratet)  
Niels Christian Skov Nielsen (Vejdirektoratet)  
Bettina Rolkskov-Eriksen (departementet)  
Lisa Pontoppidan Chahil (departementet)  
Annette Christiansen (departementet)

### **Arbejdsgruppe:**

Anders Halkjær Madsen (Trafikstyrelsen)  
Steen Andersen (Trafikstyrelsen)  
Bo Westergren (Trafikstyrelsen)  
Konrad Hove (Trafikstyrelsen)  
Carl Dixen Pedersen (Vejdirektoratet)  
Ulrik Blindum (Vejdirektoratet)

## Bilag 5: Centrale love og bekendtgørelser

### Uddrag af vejloven

Lovbekendtgørelse nr. 671 af 19. august 1999 af lov om offentlige veje, som senest ændret ved lov nr. 538 af 8. juni 2006

...

#### Kapitel 7

#### Forholdet til jernbaner

§ 84. Trafikministeren kan efter indhentet erklæring fra vedkommende jernbanestyrelse og vejbestyrelse pålægge jernbanestyrelsen eller vejbestyrelsen at anlægge eller udbygge viadukter til sikring af færdslen ved krydsninger mellem jernbane og vej. Udgifterne herved afholdes af statskassen.

*Stk. 2.* For så vidt anlæg eller udbygning af en sådan viadukt måtte medføre fremtidige lettelser i jernbanens årlige udgifter, afholder jernbanen dog et beløb, der svarer til den kapitaliserede værdi af udgiftsbesparselsen og andre indvundne fordele. Såfremt enighed ikke opnås om beløbets størrelse, fastsættes dette af ministeren.

§ 85. Trafikministeren fastsætter efter forhandling med justitsministeren nærmere regler for sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel, herunder regler for oversigtsarealer, lyssignaler og automatiske bomanlæg.

§ 86. Forslag til nye eller ændrede sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbane og veje, der er åbne for almindelig færdsel, skal forelægges for trafikministeren til godkendelse. Forslag udarbejdes af vejbestyrelsen eller vejmyndigheden efter forhandling med vedkommende jernbanestyrelse og politi.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan efter indhentet udtalelse fra vedkommende vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbanestyrelse pålægge vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed eller jernbanestyrelse at etablere nye sikkerhedsforanstaltninger i de krydsninger, der er nævnt i stk. 1, eller at forbedre bestående sikkerhedsforanstaltninger.

*Stk. 3.* Trafikministeren kan efter indhentet udtalelse fra de myndigheder, der er nævnt i stk. 1, tillade, at sikkerhedsforanstaltningerne i krydsninger, der er omtalt i stk. 1, gøres mindre omfattende, såfremt trafikudviklingen i krydset gør dette forsvarligt.

*Stk. 4.* Udgifter til etablering, drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger afholdes af statskassen.

*Stk. 5.* Reglen i stk. 4 finder ikke anvendelse, når sikkerhedsforanstaltningerne eller forbedringerne af disse er forårsaget af nye anlægsarbejder på vej- eller banenettet, eller når omfanget af de foranstaltninger, der hidtil er betalt af vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbanestyrelse, reduceres. I disse tilfælde betales anlæg, drift og vedligeholdelse af vedkommende vejbestyrelse, henholdsvis vejmyndighed, eller jernbanestyrelse.

§ 87. Efter indstilling fra vedkommende jernbanestyrelse kan trafikministeren tillade, at den jernbanen enten ved lovgivning eller i øvrigt pålagte forpligtelse til bevogtning af krydsninger med veje, der er åbne for almindelig færdsel, ophæves på betingelse af, at der af jernbanen opsættes lyssignalanlæg. Afløsning af manuelt betjente bomme med automatisk virkende bomanlæg anses

ikke for ophævelse af ovennævnte bevogtning. Udgifterne ved anlæg, vedligeholdelse og drift af de pågældende sikkerhedsforanstaltninger udredes i deres helhed af vedkommende jernbane.

...

## Kapitel 11

...

### *Sporanlæg*

**§ 104a.** Trafikministeren kan fastsætte regler for anlæg og benyttelse af spor (godsspor, mergelspor, teglværksspor, roespor mv) på eller over vej.

Stk. 2. Vejbestyrelsen kan meddele tilladelse til anlæg af de i stk. 1 nævnte spor.

Stk. 3. Trafikministeren kan bestemme, at de regler, der fastsættes efter stk. 1, også skal være gældende helt eller delvis for allerede bestående sporanlæg.

**§ 105.** Forinden tilladelse gives i medfør af §§ 101-104 a, skal vejbestyrelsen forhandle med politiet.

...



## Uddrag af jernbaneloven

Lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004 af lov om jernbane, som senest ændret ved lov nr. 1422 af 21. december 2005

...

### Kap. 8 a. Krydsende trafik

**§ 21a.** På baner, hvor den højest tilladte hastighed overstiger 75 km/t, skal private overkørsler og overgange være forsynet med led, bomme, låger, drejekors eller anden lukkeindretning.

*Stk. 2.* Lukkeindretningerne etableres og vedligeholdes af infrastrukturforvalteren for det pågældende baneafsnit.

**§ 21b.** Trafikanter, der skal passere private overkørsler og overgange, skal udvise særlig forsigtighed. Færdsel over overkørsler og overgange må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Når sporene passeres, skal dette ske uden unødigt ophold.

*Stk. 2.* Den, der skal drive eller trække dyr over banen, skal ligeledes udvise særlig forsigtighed og må ikke lade dyr stå stille på overkørslen.

*Stk. 3.* Særlig langsomt kørende transporter må kun passere overkørslen efter aftale med infrastrukturforvalteren.

*Stk. 4.* Led og bomme skal lukkes efter benyttelsen. Under arbejder, som kræver hyppig brug af en overkørsel, kan overkørslen dog holdes åben, når den er under konstant opsyn af en person, der til enhver tid kan standse færdslen over overkørslen.

*Stk. 5.* Brugeren af en privat overkørsel eller overgang skal straks anmelde mangler ved led eller bomme til infrastrukturforvalteren af det pågældende baneafsnit.

*Stk. 6.* Brugeren er endvidere ansvarlig for forseelser, som dennes folk under arbejde gør sig skyldig i ved benyttelsen af overkørslen eller overgangen.

*Stk. 7.* Uvedkommende må ikke benytte private overkørsler og overgange.

### Kap. 8 b. Infrastrukturforvalterens forhold til borgerne

**§ 21c.** Uden tilladelse fra infrastrukturforvalteren af det pågældende baneafsnit må der ikke

- 1) foretages udgravninger eller opfyldninger eller anbringes materiel eller materialer i en så dan nærhed af infrastrukturforvalterens grund, at der derved kan opstå fare for driften,
- 2) føres ledninger over, under eller langs med banen,
- 3) ledes vand til banen eller dennes grøfter eller
- 4) foretages arbejder i overkørsler eller overgange.

...

### Kap. 8 c. Jernbanesikkerhed mv.

#### *Regler og tilsyn*

**§ 21h.** Trafikministeren kan fastsætte regler om sikkerhed på jernbaneområdet. Med henblik på at sikre gennemsigtighed og den fornødne uafhængighed i beslutningsprocessen kan trafikministeren endvidere fastsætte regler om organiseringen af sikkerhedsopgaverne i Trafikstyrelsen, herunder

direktørens og sikkerhedschefens opgaver, og i hvilke forhold sikkerhedschefen skal være den øverste ansvarlige på sikkerhedsområdet i Trafikstyrelsen.

**§ 21i.** Trafikstyrelsen fører tilsyn med,

- 1) at gældende sikkerhedsregler overholdes,
- 2) at jernbanemateriel og -anlæg opfylder gældende sikkerhedskrav,
- 3) at personer, der udfører sikkerhedsklassificerede funktioner, besidder de nødvendige helbredsmæssige og faglige kvalifikationer,
- 4) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder har en forsvarlig og effektiv sikkerhedsorganisation samt råder over de nødvendige sikkerheds- og kontrolsystemer i forhold til de pågældende typer infrastruktur, materiel, trafik m.v., og
- 5) at jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder overholder de gældende regler vedrørende befordring af farligt gods med jernbane.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelse om, hvilke opgaver og funktioner der anses for at have et sikkerhedsmæssigt indhold.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen offentliggør hvert år senest den 30. september en beretning om sin virksomhed på jernbanesikkerhedsområdet. Samtidig med offentliggørelsen sendes beretningen til Det Europæiske Jernbaneagentur.

**§ 21j.** Trafikstyrelsen godkender efter indstilling fra de pågældende jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder de i § 21 i, stk. 1, nr. 1-4, nævnte krav til sikkerheden og ændringer heri.

*Stk. 2.* Trafikministeren kan fastsætte regler om, at andre end de i stk. 1 nævnte forhold skal godkendes.

**§ 21k.** Rullende materiel må ikke tages i brug, før Trafikstyrelsen har udstedt en ibrugtagningstilladelse.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan udstede typegodkendelser for rullende materiel. Typegodkendelsen giver ikke ret til at ibrugtage det rullende materiel.

*Stk. 3.* Læseenheder, herunder containere, veksellad m.v., må ikke tages i brug, før Trafikstyrelsens godkendelse foreligger.

*Stk. 4.* Delsystemer, der anvendes i jernbaneanlæg, godkendes ved typegodkendelser udstedt af Trafikstyrelsen. Delsystemer må ikke tages i brug, før typegodkendelsen foreligger.

*Stk. 5.* Trafikstyrelsen kan kræve, at virksomheder, der ønsker styrelsens godkendelse af anlæg eller rullende materiel m.v., skal bruge sagkyndig bistand, herunder assessorbistand, i forbindelse med godkendelsen.

*Stk. 6.* Trafikstyrelsen kan fastsætte nærmere regler og træffe afgørelser om godkendelse af rullende materiel, delsystemer, systemer og læseenheder.

**§ 21l.** Trafikstyrelsen og personer, der af Trafikstyrelsen er bemyndiget hertil, har til enhver tid mod behørig legitimation adgang til områder, der hører til jernbaneinfrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder eller private, med henblik på at udøve de beføjelser, som loven eller regler, der er fastsat med hjemmel i loven, tillægger styrelsen.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan for de pågældende jernbaneinfrastrukturforvalteres og jernbanevirksomheders regning udføre eller kræve udført afprøvninger, målinger og kontrol, forlange udtalelser fra jernbaneinfrastrukturforvalternes og jernbanevirksomhedernes ledelse og medarbejdere samt kræve al dokumentation udleveret.

*Stk. 3.* Trafikstyrelsen kan udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de nødvendige

ge foranstaltninger for at opfylde de krav, der følger af § 21 i. Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning. Hvis de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforvarlige, kan det i et påbud fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet.

*Stk. 4.* Ved konstatering af forhold, der udgør en risiko for jernbanesikkerheden, kan Trafikstyrelsen udstede påbud til jernbaneinfrastrukturforvalterne og jernbanevirksomhederne om, at disse straks eller inden for en nærmere angivet tidsfrist skal foretage de efter Trafikstyrelsens vurdering nødvendige foranstaltninger. I påbuddet kan fastsættes, at driften skal indstilles, indtil påbuddet er efterkommet. Efter udløbet af tidsfristen kan Trafikstyrelsen om nødvendigt lade disse foranstaltninger udføre for den pågældendes regning.

*Stk. 5.* Trafikstyrelsen kan, såfremt de sikkerhedsmæssige forhold er klart uforvarlige, umiddelbart nedlægge forbud mod drift på en nærmere angivet strækning eller mod drift med nærmere angivet rullende materiel. Forbud kan meddeles mundtligt og har virkning fra modtagelsen. Et forbud gælder i indtil 14 dage, medmindre forbuddet forlænges. Et mundtligt meddelt forbud gælder dog kun i indtil 3 dage.

*Stk. 6.* Transport- og energiministeren kan fastsætte regler om, at der til brug for Trafikstyrelsens forebyggende jernbanesikkerhedsmæssige arbejde af personer, der er omfattet af § 6, stk. 2, og § 21 i, stk. 1, nr. 3, samt virksomheder på jernbaneområdet og ansatte i sådanne virksomheder, skal gives indberetning til styrelsen om sikkerhedsmæssige uregelmæssigheder, der ikke har medført en ulykke eller hændelse på jernbaneområdet, jf. § 21 o, herunder i hvilke tilfælde der skal gives indberetning, hvornår og i hvilken form indberetningen skal gives, og hvad denne skal indeholde.

*Stk. 7.* Ansatte i Trafikstyrelsen og eventuelle tilkaldte sagkyndige er under ansvar efter straffelovens §§ 152 og 152 a-e forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde oplysninger, som indberettes i henhold til regler fastsat i medfør af stk. 6.

...

## Uddrag af færdselsloven

Lovbekendtgørelse nr. 1100 af 8. november 2006 af færdselsloven, som senest lov nr. 1565 af 20. december 2006

...

### *Færdsel over jernbanespor m.v.*

§ 5. Trafikanter, der skal passere jernbaneoverkørsel, skal udvise særlig forsigtighed. Færdsel over jernbaneoverkørsel må ikke finde sted, når det kan ses eller høres, at tog nærmer sig. Kørende skal afpasse hastigheden således, at standsning om nødvendigt kan ske før sporene. Når sporene passes, skal dette ske uden unødigt ophold.

Stk. 2. Trafikanter må ikke passere jernbaneoverkørsel, når:

- 1) pligt til standsning er tilkendegivet ved signalanlæg,
- 2) bomme er lukkede, eller medens bomme lukkes eller åbnes, eller
- 3) jernbanens personale tilkendegiver, at tog nærmer sig.

Stk. 3. Standsning skal ske i betryggende afstand fra sporene og før signal eller bom.

Stk. 4. Stk. 1-3 gælder også for passage af andre overkørsler samt for kørsel på eller over spor, der ligger i vej, havneplads eller lignende uden at være afgrænset derfra.

Stk. 5. Justitsministeren kan fastsætte bestemmelser om, hvilke sikkerhedsforanstaltninger, der skal iagttages ved passage af jernbaneoverkørsler med

- 1) transporter, der er særlig langsomme eller tunge,
- 2) transporter, der overskrider de almindelige bestemmelser for bredde, længde eller højde, der er fastsat i medfør af [færdselslovens] § 84, eller
- 3) dyr, der trækkes eller drives.

...

§ 29. Standsning eller parkering må ikke ske:

- 1) på fodgængerfelt eller ud for udkørsel fra cykelsti eller inden for en afstand af 5 m foran fodgængerfeltet eller udkørslen,
- 2) i vejkryds eller inden for en afstand af 10 m fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant,
- 3) på jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel,
- 4) på en sådan måde, at færdselstavle eller -signal dækkes,
- 5) på bro over motorvej, i viadukt eller tunnel,
- 6) på eller i nærheden af bakketop eller i eller ved uoverskueligt vejsving,
- 7) på strækning, hvor kørebanen før vejkryds ved hjælp af spærrelinjer er inddelt i vognbaner, eller inden for en afstand af 5 m før begyndelsen af en sådan strækning,
- 8) ved siden af spærrelinje, hvis afstanden mellem køretøjet og linjen er mindre end 3 m, og der ikke mellem køretøjet og spærrelinjen findes en punkteret linje,
- 9) i krybespor eller
- 10) på afmærket holdeplads for hyrevogne.

...

§ 31. Er køretøj standset eller parkeret på spor, der ligger i vej, havneplads eller lignende, eller inden for 2 m fra nærmeste skinne, må føreren ikke fjerne sig længere fra køretøjet, end at vedkommende til enhver tid kan være opmærksom på eventuel trafik ad sporet. Når det kan ses eller høres, at tog eller andet skinnekøretøj nærmer sig, skal føreren uopfordret fjerne køretøjet.

*Stk. 2.* Køretøj, som på grund af færdselsuheld, motorfejl eller af anden årsag er standset på et sted, hvor det er forbudt at standse eller parkere, skal snarest muligt flyttes til et passende sted, medmindre andet følger af bestemmelserne i § 9. Er køretøjet standset på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen, skal føreren, såfremt køretøjet ikke straks fjernes, træffe foranstaltninger for at advare andre trafikanter. Motordrevet køretøj, bortset fra tohjulet knallert og tohjulet motorcykel uden sidevogn samt påhængskøretøj skal afmærkes med en trekantet advarselsanordning. Denne skal anbringes, så kørende, der nærmer sig, advares i god tid. Transport- og energiministeren fastsætter nærmere regler om advarselsanordningen og dens anbringelse.

*Stk. 3.* Er køretøjet standset på jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel, skal føreren, hvis køretøjet ikke straks kan flyttes, også træffe sådanne foranstaltninger, der er nødvendige for at advare førere af tog eller andet skinnekøretøj.

...

§ 95. Transport- og energiministeren fastsætter bestemmelser om udformningen og betydningen af:

- 1) færdselstavler,
- 2) afmærkning på kørebanen,
- 3) signalanlæg og
- 4) anden afmærkning eller indretning på eller ved vej til regulering af eller til vejledning for færdslen.

*Stk. 2.* Færdselsreglerne kan fraviges ved afmærkning efter stk. 1.

*Stk. 3.* Transport- og energiministeren fastsætter endvidere bestemmelser om anvendelsen af afmærkningen i stk. 1, herunder om indhentelse af samtykke fra politiet.

*Stk. 4.* Transport- og energiministeren kan bestemme, at tekniske regler og normer vedrørende afmærkning udarbejdes i forbindelse med de af transport- og energiministeren fastsatte vejregler.

§ 96. Afmærkningen i § 95 tilvejebringes og bekostes for offentlige vejes vedkommende af vejbestyrelsen, medmindre andet følger af vejlovgivningen.

*Stk. 2.* Såfremt der opstår uenighed mellem politiet og vejbestyrelsen om afmærkningen, afgøres sagen af transport- og energiministeren.

#### **Adgang til anvendelse af afmærkning på private veje**

§ 97. Anvendelse af den afmærkning, der er nævnt i § 95, på eller ved en privat fællesvej omfattet af afsnit I, III og IV i lov om private fællesveje, jf. lovens § 13, stk. 1 og 2, kræver godkendelse. Såfremt der ved afmærkningen indføres færdselsmæssige bestemmelser omfattet af §§ 92 og 92 a, meddeles godkendelsen efter reglerne i de nævnte bestemmelser. Anden afmærkning godkendes af vejmyndigheden.

*Stk. 2.* Anvendelse af den afmærkning, der er nævnt i § 95, på andre private fællesveje end de i stk. 1 nævnte og på private veje og broer, kræver politiets samtykke. Politiet kan, hvor det skønnes fornødent, forlange, at sådan afmærkning tilvejebringes og bekostes af vej- eller broejereren. Politiet kan, hvor færdselsmæssige grunde taler herfor, kræve, at afmærkning på disse veje og broer, der ikke er i overensstemmelse med de forskrifter, der udfærdiges i medfør af § 95, stk. 1, fjernes.

*Stk. 3.* Såfremt en vej- eller broejer, der er berettiget til uden tilladelse efter § 44, stk. 3, i lov om

private fællesveje at forbyde visse arter af færdsel, ønsker at gennemføre et sådant forbud ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde, skal politiets godkendelse forinden indhentes. Politiet kan påbyde særlig afmærkning eller belysning af afspærringen, hvis den kan være til fare for færdslen.

...

## Ekspropriationsloven

Lov nr. 96 af 31. marts 1965 om ekspropriationer under Trafikministeriet,  
som senest ændret ved lov nr. 155 af 12. marts 2003

§ 1. Når almenvellet kræver det, kan trafikministeren iværksætte eller, for så vidt angår ikke-statslige anlæg, tillade, at der iværksættes ekspropriation efter reglerne i lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom til:

- a. jernbaneanlæg og letbaneanlæg, herunder anlæg til sikring og regulering af færdslen ved krydsninger mellem veje og jernbaner eller veje og letbaner,
- b. dige- og kystsikringsanlæg for statens regning,
- c. offentlige havneanlæg,
- d. (Ophævet).
- e. lageranlæg, pumpestationer og rørledninger for flydende brændsel og drivmidler, når produkterne skal tilføres lageret gennem en fast forbindelse med dansk havneområde og anlægget udføres af staten eller en offentlig havn,
- f. anlæg for rutebildrift.

Stk. 2. Ekspropriation i henhold til bestemmelsen i stk. 1 kan ske til nyanlæg, til udvidelse og ændring af bestående anlæg, til sikring af sådanne anlægs fortsatte beståen, til nødvendige supplerende foranstaltninger, til fyldtagning samt af hensyn til udnyttelse, betjening, sikring, synlighed og drift på hensigtsmæssig måde af nævnte anlæg, herunder f.eks. til etablering af fornødne adgangsvveje, fyrlinjer, oplagspladser, garager, værksteder, tjenesteboliger, administrationsbygninger, signaler og sikringsanlæg.

§ 2. Til forebyggelse af, at der på jernbaner samler sig snedriver, kan vedkommende jernbaneinfrastrukturforvalter lade opstille flyttelige sneskærme, eller træffe lignende midlertidige foranstaltninger. Skader, der herved forvoldes på de pågældende eller andre ejendomme, erstattes.

Stk. 2. Ved gennemførelsen af de i stk. 1 nævnte foranstaltninger finder loven om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom ikke anvendelse. I mangel af mindelig overenskomst om erstatningens størrelse fastsættes erstatningen dog efter denne lovs regler. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om fremgangsmåden herved.

Stk. 3. Den, der med forsæt beskadiger eller uberettiget flytter opstillede sneskærme eller lignende sneværn straffes med bøde, medmindre strengere straf er forskyldt efter borgerlig straffelov.

§ 3. En ekspropriationskommission, der er nedsat i henhold til lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, kan træffe beslutning om lukning af overkørsler over eller af adgang til jernbanestrækninger, selv om der ikke i forbindelse hermed foretages ekspropriation med henblik på en afløsningsforanstaltning. Eventuelle erstatningsspørgsmål afgøres efter de i nævnte lov fastsatte regler.

§ 4. Loven træder i kraft den 1. april 1965.

§ 5. Følgende bestemmelser ophæves:

- a) lov af 15. maj 1868 om afgang af grus mm. til jernbaners vedligeholdelse,
- lov nr. 57 af 12. april 1889 om grundafståelse ved udvidelser af statsbanerne samt om erstatning af tab i anledning af sneskærme,
- lov nr. 166 af 18. december 1897 om grundafståelse ved udvidelser af private jernbaner,

lov nr. 165 af 1. maj 1923 om bemyndigelse for ministeren for offentlige arbejder til foretagelse af visse ekspropriationer, § 1,

lov nr. 125 af 7. maj 1937 om bemyndigelse til foretagelse af visse ekspropriationer mv., § 2

lov nr. 223 af 1. maj 1941 om bemyndigelse til foretagelse af visse ekspropriationer mv., § 2,

lov nr. 156 af 26. maj 1943 om bemyndigelse til foretagelse af visse ekspropriationer mv., § 3,

lovanordning nr. 192 af 31. maj 1944 om bemyndigelse til foretagelse af visse ekspropriationer mv., § 2, jf. lov nr. 319 af 5. juli 1945, og

lov nr. 345 af 14. juni 1946 om bemyndigelse til foretagelse af visse ekspropriationer mv., § 2

b) lov nr. 223 af 1. maj 1941 om bemyndigelse til foretagelse af visse ekspropriationer mv., § 6,

c) lov nr. 46 af 13. april 1894 om grundafståelse ved udvidelser af statens havneanlæg,

lov nr. 111 af 11. april 1916 om grundafståelse ved udvidelser af havneanlæg og

lov nr. 131 af 28. april 1934 om grundafståelse ved udvidelse af Københavns havn

d) lov nr. 84 af 11. maj 1897 om telegrafer og telefoner, § 10,

e) lov nr. 91 af 30. marts 1961 om foretagelse af visse ekspropriationer mv., § 4.

§ 6. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.



## **Ekspropriationsprocesloven**

Lovbekendtgørelse nr. 672 af 19. august 1999 af lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, som senest ændret ved lov nr. 538 af 8. juni 2006

### *Kap. 1. Lovens område*

§ 1. Lovens regler finder anvendelse ved ekspropriation vedrørende fast ejendom for staten eller for koncessionerede selskaber, når der i lovgivningen er hjemlet ekspropriation til formålet.

### *Kap. 2. Ekspropriationens omfang*

§ 2. Medmindre andet fremgår af den lov, der hjemler ekspropriation, kan der ved ekspropriationen

- 1) erhverves ejendomsret til arealer, bygninger og indretninger, der er fast knyttet til arealer eller bygninger, samt tilhører hertil,
- 2) endeligt eller midlertidigt pålægges indskrænkninger i ejernes rådighed eller erhverves ret til at udøve en særlig råden over faste ejendomme,
- 3) endeligt eller midlertidigt ske erhvervelse eller ophævelse af eller foretages begrænsninger i brugsrettigheder, servitutrettigheder samt andre rettigheder over faste ejendomme.

§ 3. Når der i lovgivningen er hjemmel til ekspropriation, kan anlægsmyndigheden foretage de nødvendige forberedende opmålinger, nivellementer og andre tekniske forarbejder og undersøgelser.

Stk. 2. Om foretagelse af de i stk. 1 nævnte forarbejder og undersøgelser skal der mindst 14 dage forinden gives de pågældende ejere og brugere særskilt meddelelse eller, hvis dette ikke er muligt, ske bekendtgørelse i et eller flere på egnen udkommende dagblade.

Stk. 3. De ved arbejderne forvoldte skader skal erstattes. I mangel af mindelig overenskomst om erstatningens størrelse fastsættes denne efter de nedenstående regler om ekspropriationserstatningers fastsættelse. Trafikministeren fastsætter nærmere regler om fremgangsmåden herved.

Stk. 4. Den, der forsætligt borttager, forvansker eller beskadiger afmærkninger, som foretages i forbindelse med forarbejderne, straffes med bøde, medmindre strengere straf er forskyldt efter straffeloven.

### *Kap. 3. Myndigheder*

§ 4. Ekspropriationer, der omfattes af denne lov, ledes af kommissarierne ved statens ekspropriationer. Kommissarierne skal have juridisk kandidateksamen. Trafikministeren bestemmer forretningernes fordeling mellem dem.

§ 5. Trafikministeren nedsætter ekspropriationskommissioner og fastsætter deres forretningsområde. Kommissionerne behandler forslag om ekspropriation og fastsætter erstatning for de ekspropriationer, som foretages.

§ 6. Hver ekspropriationskommission består af 5 medlemmer. Formanden er en af de i § 4 nævnte kommissarier ved statens ekspropriationer. Formanden udtager 4 medlemmer til behandlingen af sager vedrørende et konkret anlæg, heraf 2 medlemmer fra en af transport- og energiministeren

udfærdiget liste og 2 medlemmer fra en kommunal liste, jf. stk. 2.

Stk. 2. Transport- og energiministeren udpeger 8 personer, der for en 6-årig periode optages på en liste over statslige medlemmer af ekspropriationskommissionerne. I hver kommune udpeger kommunalbestyrelsen 1 person for kommunalbestyrelsens funktionstid. De kommunale medlemmer optages på lister svarende til kommissariernes forretningsområder, jf. § 4.

Stk. 3. Vedkommende kommunalbestyrelse udpeger til det enkelte anlæg en repræsentant, der deltager i ekspropriationskommissionens møder. Repræsentanten har ret til at udtale sig på møderne, men deltager ikke i afstemningerne.

Stk. 4. En ekspropriationskommission er beslutningsdygtig, når formanden og mindst 2 andre medlemmer er til stede. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme afgørende.

§ 7. Trafikministeren nedsætter en eller flere taksationskommissioner til efterprøvelse af de i § 19, stk. 1, nævnte afgørelser.

Stk. 2. En taksationskommission består af 5 medlemmer. Formanden, der skal have juridisk kandidateksamen, udnævnes af kongen for en 6-årig periode. Formanden udtager til den enkelte sag 4 medlemmer, heraf 2 medlemmer fra en af transport- og energiministeren udfærdiget liste og 2 medlemmer fra en kommunal liste, jf. stk. 3.

Stk. 3. Transport- og energiministeren udpeger 8 personer, der for en 6-årig periode optages på en liste over statslige medlemmer af taksationskommissionerne. I hver kommune udpeger kommunalbestyrelsen 1 person, der for kommunalbestyrelsens funktionstid optages på en liste over medlemmer af den taksationskommission, som omfatter kommunen.

Stk. 4. En taksationskommission er beslutningsdygtig, når formanden og mindst 2 andre medlemmer er til stede. I tilfælde af stemmelighed er formandens stemme afgørende.

§ 7a. Ekspropriationskommissionerne og taksationskommissionerne er uafhængige instanser, hvis medlemmer ikke er undergivet instruktioner om den enkelte sags afgørelse.

§ 8. Til bistand for de i §§ 5 og 7 nævnte kommissioner og til at foretage de af ekspropriationerne foranledigede matrikulære berigtigelser mv. beskikker trafikministeren en eller flere ledende landinspektører.

§ 9. En ekspropriationskommission og taksationskommission kan tilkalde særligt sagkyndige til at afgive vejledende udtalelser til bedømmelse af spørgsmål vedrørende såvel ekspropriationens gennemførelse som erstatningens størrelse.

§ 10. Ingen må som medlem, delegeret, ledende landinspektør eller sagkyndig, jf. § 9, deltage i behandlingen af et spørgsmål for en ekspropriationskommission eller taksationskommission, når

- 1) vedkommende er interesseret i udfaldet eller er repræsentant for en i udfaldet interesseret,
- 2) vedkommende er beslægtet eller besvogret i op- eller nedstigende linje eller i sidelinjen så nær som søskendebørn med en af de i nr. 1) nævnte personer eller er sådanne personers ægtefælle, væрге, adoptiv- eller plejefader eller -moder, adoptiv- eller plejebarn,
- 3) der i øvrigt foreligger omstændigheder, som er egnede til at vække tvivl om vedkommendes fuldstændige upartiskhed.

Stk. 2. Den interesse, som de af en kommune valgte medlemmer af en ekspropriationskommission og taksationskommission samt delegerede til en ekspropriationskommission har i kommunens anliggender, medfører kun, at de skal fratæde ved vedkommende kommissions behandling af erstatningsspørgsmål vedrørende ejendomme, der ejes af kommunen, eller hvori kommunen har en væsentlig interesse.

Stk. 3. Ingen må deltage som medlem eller i henhold til § 9 tilkaldes som sagkyndig i en sag for en taksationskommission, når han har medvirket ved spørgsmålets behandling for vedkommende

ekspropriationskommission. Dog kan den i medfør af § 8 beskikkede ledende landinspektør deltage ved såvel ekspropriationskommissionens som taksationskommissionens behandling af sagen.

Stk. 4. Den, for hvis vedkommende nogen af de i stk. 1, nr. 1 og 2, nævnte inhabilitetsgrunde foreligger, skal snarest muligt give kommissionens formand meddelelse herom.

Stk. 5. Spørgsmål om, hvorvidt der foreligger inhabilitetsgrunde, bør så vidt muligt rejses inden forhandlingernes begyndelse. Hvis de er rejst af en af parterne, kan de ikke afgøres, uden at begge parter har haft adgang til at udtale sig derom.

#### *Kap. 4. Fremgangsmåden*

**§ 11.** Anmodning om foretagelse af ekspropriation fremsættes af anlægsmyndigheden over for trafikministeren.

**§ 12.** Når trafikministeren har henvist ekspropriationsbegæringen til behandling ved en ekspropriationskommission og anlægsmyndigheden har foretaget foreløbig afmærkning af anlægget, afholder kommissionen en besigtigelsesforretning på stedet.

Stk. 2. Bekendtgørelse om tid og sted for afholdelse af besigtigelsesforretningen skal med mindst 4 ugers varsel indrykkes i et eller flere på egnen udkommende dagblade. Oversigtsplaner for det påtænkte anlæg skal i mindst 4 uger før besigtigelsesforretningens afholdelse ligge til eftersyn på det stedlige kommunekontor eller et andet for offentligheden tilgængeligt sted, og bekendtgørelsen skal indeholde oplysning herom.

Stk. 3. I det omfang de foreløbige planer gør det muligt drager kommissarius omsorg for, at ejere og brugere af de arealer, der må antages at blive berørt af det påtænkte anlæg, eventuelt gennem vedkommende kommunalbestyrelse, underrettes om forretningens afholdelse og gøres bekendt med planernes fremlæggelse samt deres adgang til at give møde under forretningen.

**§ 13.** Under besigtigelsesforretningen foretager kommissionen en almindelig prøvelse af det foreliggende projekt. Kommissionen kan herved bestemme, at ekspropriationen kun kan gennemføres, såfremt der foretages sådanne ændringer i projektet, som kommissionen finder nødvendige af hensyn til ejere, andre rettighedshavere, almene interesser eller anlæggets hensigtsmæssige gennemførelse. Kommissionen tager særlig stilling til, om der som led i ekspropriationen skal foretages afbrydelser, omlægninger eller etableringer af vejforbindelser, af vandløb, af adgangsforbindelser til ejendomme eller restarealer, af ledningsanlæg eller lignende.

Stk. 2. Medfører projektet afståelse af arealer, der er beliggende i landzone, og som er undergivet landbrugsmæssig udnyttelse, skal anlægsmyndigheden til brug ved sagens forelæggelse for kommissionen indhente en udtalelse fra Ministeriet for Fødevarer, Landbrug og Fiskeri, herunder om hensyn til jordkvalitet og om gennemførelse af jordfordeling i forbindelse med projektet, og kommissionen skal påse, at mulighederne for at begrænse ulemperne for de berørte landbrugs-ejendomme tilgodeses, jf. herved bestemmelsen i § 15, stk. 5.

Stk. 3. Anlægsmyndigheden, andre interesserede myndigheder, ejere eller brugere af og servitutberettigede med hensyn til ejendomme, der direkte eller indirekte berøres af ekspropriationen, har adgang til under besigtigelsesforretningen at fremkomme med bemærkninger til projektet og herunder fremsætte forslag til dettes ændring.

**§ 14.** Når projekt for det påtænkte anlæg er vedtaget af kommissionen og anlægsmyndigheden ønsker det således vedtagne projekt fremmet, træffer trafikministeren beslutning om meddelelse af ekspropriationsbemyndigelse, medmindre beslutning herom er truffet før besigtigelsen.

Stk. 2. Anlægsmyndigheden udfærdiger med bistand af den ledende landinspektør en plan vedrørende ekspropriationens gennemførelse med fortegnelse over alle grundejere og brugere, der vil blive berørt af de for anlæggets gennemførelse nødvendige ekspropriationer, og med oplysning

om den omtrentlige størrelse af de berørte arealer og en kort angivelse af de ændringer i de bestående forhold, anlægget i øvrigt vil medføre for ejendommene (arealfortegnelse med ekspropriationsplan).

**§ 15.** Ekspropriationskommissionen afholder derefter en ekspropriationsforretning.

Stk. 2. Bekendtgørelse om forretningens afholdelse og fremlæggelse af arealfortegnelse med ekspropriationsplan foretages i overensstemmelse med § 12, stk. 2. Bekendtgørelsen tjener til underretning for enhver, der som ejer, bruger, panthaver eller i en hvilken som helst anden egenskab har en retlig interesse at varetage i anledning af ekspropriationen.

Stk. 3. Til ekspropriationsforretningen indvarsles med mindst 4 ugers varsel ejere og brugere ifølge arealfortegnelsen skriftligt, for så vidt fornødne oplysninger om adresser mv. kan fremskaffes. Også andre, der ifølge de foreliggende oplysninger skønnes at have retlig interesse i sagens afgørelse, skal indvarsles efter denne regel, hvis det må antages at være af betydning for varetagelsen af deres interesser. Indvarslingen skal oplyse, hvor ekspropriationsplan er fremlagt, og ledsages af et eksemplar af arealfortegnelsen.

Stk. 4. Efter at de fremmødte har haft lejlighed til at udtale sig for kommissionen, træffer denne bestemmelse om, hvorledes projektet og ekspropriationen nærmere skal gennemføres, herunder hvilke arealer, bygninger med tilbehør samt rettigheder ekspropriationen skal omfatte. I forbindelse hermed skal kommissionen så vidt muligt søge afskære arealer mageskiftet.

Stk. 5. Med henblik på at opnå en hensigtsmæssig jordomlægning til nedbringelse af de ulemper, som anlægget eller foranstaltningen medfører, kan ekspropriationskommissionen bestemme,

- 1) at arealer, der afskæres fra en ejendom, skal afstås, eller
- 2) at en ejendom, der skal afstå areal, som helt eller delvist vederlag skal modtage et areal, hvis værdi for ejendommen efter kommissionens vurdering ikke overstiger den erstatning, som skal udredes for arealafståelsen.

Stk. 6. Hvis en taksationskommission eller en domstol finder, at værdien af det areal, der er tillagt en ejendom i henhold til bestemmelsen i stk. 5, er større end den erstatning, som skal udredes for arealafståelsen, berøres ekspropriationskommissionens beslutning om ekspropriation ikke heraf. Ejeren af den pågældende ejendom skal i intet tilfælde for modtagelsen af det tillagte areal betale et vederlag, der overstiger den erstatning, der endeligt fastsættes for den fra ejendommen skete ekspropriation.

**§ 16.** Medfører afståelse af en del af en fast ejendom, at den tilbageblivende del af ejendommen bliver så lille eller således beskaffen, at den ikke hensigtsmæssigt kan bevares som selvstændig ejendom eller udnyttes på rimelig måde, kan ejeren fordre, at hele ejendommen overtages af anlægsmyndigheden.

Stk. 2. Hvis erstatningen for ejendommens værdiforringelse må antages at komme til at stå i åbenbart misforhold til restejendommens værdi, kan anlægsmyndigheden fordre hele ejendommen afstået.

Stk. 3. Bestemmelserne i stk. 1 og 2 finder med de fornødne lempelser anvendelse, når en del af en ejendom bliver afskåret, og når der foretages ekspropriation i de i § 2, nr. 1 og 2, omhandlede tilfælde.

**§ 17.** Når kommissionen over for hver enkelt fremmødt har påvist, hvorledes anlægget vil berøre hans ejendom eller rettighed, og hvilket omfang afståelsen vil få, og endvidere har gjort ham bekendt med de for kommissionen om sagen foreliggende oplysninger, herunder sagkyndiges erklæringer, jf. § 9, har parterne adgang til over for kommissionen at redegøre for de synspunkter, der efter deres formening bør have indflydelse på erstatningens fastsættelse. Kommissionen fremsætter derefter forslag til erstatningsbeløbets størrelse med angivelse af de erstatningsposter, som det omfatter.

Stk. 2. Ønsker en part nærmere at overveje det fremsatte forslag, eller giver en erstatningsberettiget ikke møde ved forretningen, skal forslaget udfærdiges i skriftlig form og udleveres eller tilsendes parterne.

Stk. 3. Godkendes forslaget ikke senest 14 dage efter afgivelsen, eller afvises forslaget straks af en af parterne, afsiges der kendelse om erstatningens fastsættelse.

Stk. 4. Kendelsen skal være ledsaget af grunde og særligt angive kommissionens stilling til de af parterne påberåbte omstændigheder. I kendelsen angives det afståedes værdi i handel og vandel eller ved pålæggelse af rådighedsindskrænkninger den forringelse, der herved sker af denne værdi. Såfremt der påføres ejeren eller andre berettigede andet økonomisk tab, angives erstatningen herfor som en særlig post, så vidt muligt med oplysning om, hvorledes den er beregnet.

Stk. 5. Udskrift af kendelsen sendes til parterne sammen med oplysning om adgangen til at indbringe erstatningsspørgsmålet for vedkommende taksationskommission og om fristen herfor, jf. § 19.

Stk. 6. I øvrigt skal udskrift af forlig og kendelser tilsendes enhver, der har retlig interesse deri og fremsætter begæring derom.

§ 18. En erstatningsfastsættelse kan, når ganske særlige omstændigheder tilsiger det, ske på vilkår, der nærmere angives i kendelsen, eller udsættes, dog ikke længere end til anlæggets fuldførelse. Erstatning for arealafståelse skal altid fastsættes straks, såfremt ejeren begærer det.

§ 19. Kendelse, hvorved erstatning gives eller nægtes, kan indbringes til efterprøvelse for vedkommende taksationskommission. Taksationskommissionen kan tillige efterprøve den i medfør af § 29 fastsatte godtgørelse. Afsiges kendelsen i et møde, kan indbringelse ske ved erklæring til protokollen. I øvrigt må skriftlig begæring herom være kommissarius i hænde senest 4 uger efter, at udskrift af kendelsen er tilsendt den pågældende. Når der er særlig grund dertil, kan trafikministeren dog tillade at en sag indbringes for taksationskommissionen, uanset at begæringen er fremkommet efter udløbet af den nævnte frist.

Stk. 2. Til taksationsforretningen indvarsles parterne skriftligt med mindst 4 ugers varsel.

Stk. 3. Taksationskommissionen kan uanset de for denne nedlagte påstande tage stilling til ethvert spørgsmål om erstatningen under forudsætning af, at parterne har haft lejlighed til at fremkomme med deres bemærkninger dertil.

Stk. 4. Hvis alene spørgsmålet om den i medfør af § 29 fastsatte godtgørelse er indbragt for taksationskommissionen, kan taksationskommissionen afgøre sagen på grundlag af skriftlige udtalelser fra parterne. Formanden kan bestemme, at sagen kan afgøres ved skriftlig forelæggelse for medlemmerne uden afholdelse af møde.

Stk. 5. Taksationskommissionens afgørelse træffes ved kendelse i overensstemmelse med de i § 17, stk. 4, anførte regler. Udskrift af kendelsen tilsendes parterne og enhver, der har retlig interesse deri og fremsætter begæring derom.

Stk. 6. Hvis en taksationskommission ændrer en afgørelse om et spørgsmål, der er omfattet af bestemmelserne i § 16, fastsætter taksationskommissionen umiddelbart erstatningen på det ændrede grundlag.

§ 20. Rejses der krav om erstatning i anledning af et ekspropriationsanlæg af nogen, der ikke er omfattet af ekspropriationen, kan spørgsmålet efter den pågældendes begæring påkendes af vedkommende ekspropriationskommission, hvis den anser sagen for egnet til behandling for kommissionen. Optages sagen til realitetsbehandling, finder bestemmelserne i §§ 17 og 19 anvendelse med fornødne lempelser.

§ 21. Rejses der efter ekspropriationens foretagelse spørgsmål om i forbindelse med den nærmere gennemførelse af det vedtagne projekt at foretage afvigelser fra dette, kan ekspropriationskom-

missionen optage disse til behandling. Opstår der i øvrigt efter ekspropriationens foretagelse spørgsmål om tilkendelse af erstatning, som ikke har været behandlet af ekspropriationskommissionen, eller sker der til skade for en erstatningsberettiget væsentlige ændringer i grundlaget for de tillagte erstatningsbeløb, skal kommissarius, såfremt begæring herom fremkommer inden ét år efter, at ekspropriationsanlægget er fuldendt, forelægge sagen til prøvelse for kommissionen. Stk. 2. Til de af bestemmelserne i stk. 1 foranledigede kommissionsmøder indvarsles med mindst 4 ugers varsel sagens parter samt de personer og myndigheder, som kommissarius efter det tidligere passerede anser for interesseret i det pågældende spørgsmål. Bestemmelserne i §§ 13, 15, stk. 4, 17 og 19, finder anvendelse med fornødne lempelser.

#### *Kap. 5. Erstatningens udbetaling*

§ 22. Erstatningsbeløbene forrentes fra datoen for den i § 15, stk. 4, omhandlede beslutning om ekspropriation, dog at et andet begyndelsestidspunkt under særlige omstændigheder kan fastsættes i kendelse eller forlig. Forrentningen sker indtil den dag, beløbene kan hæves, med en årlig rente, der svarer til den af Danmarks Nationalbank fastsatte, på ekspropriationstidspunktet gældende diskonto.

§ 23. Kommissarius træffer afgørelse om erstatningens fordeling mellem rettighedshavere og forestår erstatningens udbetaling. For panthavernes vedkommende er prioritetsordenen afgørende. Beløb, der tilkommer en tinglyst panthaver, hvis adresse ikke har kunnet oplyses, kan ikke udbetales uden hans samtykke.

Stk. 2. En erstatning kan udbetales uden samtykke fra panthaverne, når kommissarius skønner, at ekspropriationsindgrebet i forhold til ejendommens størrelse og værdi er ubetydeligt og ikke indebærer nogen fare for pantesikkerheden.

§ 24. Erstatninger, der er fastsat pr. arealenhed, opgøres på grundlag af et efter ekspropriationsplanen beregnet areal. Udviser den endelige arealopmåling et større areal, skal erstatningen reguleres i overensstemmelse hermed.

Stk. 2. Kommissarius kan, når hensyn til den erstatningsberettigede tilsiger det, fastsætte et tidspunkt, inden hvilket anlægsmyndigheden endeligt skal fastlægge grænsen for det eksproprierede areal.

#### *Kap. 6. Forskellige bestemmelser*

§ 25. Ved ekspropriation til erhvervelse af ejendomsret bortfalder alle rettigheder til eller over det eksproprierede, medmindre andet i det enkelte tilfælde bestemmes.

Stk. 2. I de i § 2, nr. 2, nævnte tilfælde skal de ved ekspropriation over en fast ejendom stiftede rettigheder respekteres af indehavere af alle andre rettigheder over ejendommen, medmindre andet i det enkelte tilfælde bestemmes.

§ 26. Sag om ekspropriationsaktens lovlighed skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at ekspropriationskommissionens bestemmelse om ekspropriation er truffet, jf. § 15, stk. 4. Sag om erstatningen skal indbringes for domstolene inden 6 måneder efter, at taksationskommissionens kendelse er afsendt, jf. § 19, stk. 5.

Stk. 2. Spørgsmål, der kan prøves af en taksationskommission, kan ikke indbringes for domstolene, forinden taksationskommissionens afgørelse foreligger.

§ 27. Ved ekspropriationskommissioner og taksationskommissioner skal der føres forhandlingsprotokol.

Stk. 2. Trafikministeren kan i enkelte tilfælde fravige de i denne lov fastsatte regler om bekendtgørelse af møder, offentliggørelse af planer mv., såfremt hensynet til statens sikkerhed kræver det.

Stk. 3. Trafikministeren kan fastsætte nærmere regler om ekspropriationsmyndighedernes forretningsgang.

Stk. 4. Miljøministeren og justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om fremgangsmåden ved matrikulære og tinglysningsmæssige berigtigelser, der foranlediges af ekspropriationer.

§ 28. Trafikministeren fastsætter regler om, i hvilket omfang udgifterne ved ekspropriationssagers behandling skal afholdes af anlægsmyndigheden.

§ 29. Når en erstatningsberettiget til varetagelse af sine interesser under sagens behandling har afholdt nødvendige udgifter til sagkyndig bistand, herunder til advokat, revisor mv., kan vedkommende kommission pålægge anlægsmyndigheden at udrede en passende godtgørelse herfor.

§ 30. (Ophævet).

#### *Kap. 7. Ikrafttræden mv.*

§ 31. Loven træder i kraft den 1. oktober 1964.

§ 32. Følgende bestemmelser ophæves:

1) Plakat af 31. juli 1801, hvorved de bestemmelser, som er fastsatte i hensigt til grundens afståelse for vejvæsenet og lodsmærker, erklæres at skulle være gældende i ethvert lignende tilfælde.

2) Plakat af 28. december 1809 om grundens afgivelse til kanalanlæg.

3) Forordning af 5. marts 1845 angående de regler, som bliver at iagttage med hensyn til grundafståelser mm. i anledning af jernbaners anlæg i Danmark. Indløsningsret i henhold til denne forordnings § 20 kan ikke gøres gældende, når vedkommende jernbaneanlæg opgives efter nærværende lovs ikrafttræden. 95)

4) Lov af 23. december 1861 vedkommende sammensættelsen af de ved forordning af 5. marts 1845 §§ 5 og 19 anordnede kommissioner, for så vidt angår anlæg af jernbaner i København eller på dens grund.

5) Lov nr. 6 af 10. januar 1928 om tillæg til forordning af 5. marts 1845 om grundafståelser m v til jernbaneanlæg.

6) Plakat af 5. maj 1847 angående anbringelse af strå- eller rørtag, korn eller høstakke mv. i nærheden af jernbaner mv.

Stk. 2. Ekspropriationer, der i henhold til den hidtidige lovgivning foretages efter reglerne i forordning af 5. marts 1845 om grundafståelser til jernbaneanlæg, foretages fra denne lovs ikrafttræden i henhold til denne lovs bestemmelser.

Stk. 3. I øvrigt opretholdes de gældende lovbestemmelser om ekspropriation.

§ 33. For så vidt angår ekspropriationssager, hvis behandling er påbegyndt før lovens ikrafttræden, finder loven kun anvendelse, såfremt der endnu ikke er afholdt besigtigelsesforretning.

§ 34. Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

## 1985-cirkulæret

### Cirkulære nr. 132 af 06/12/1985 om lov om offentlige veje (til samtlige vejbestyrelser)

#### Kapitel I

##### *Vejenes inddeling*

...

2.

...

De beføjelser, der i øvrigt ved loven er tillagt ministeren for offentlige arbejder, varetages af ministeriet for offentlige arbejders departement i det omfang, de ikke efter særlig bemyndigelse er henlagt til vejdirektoratet eller andre vejbestyrelser.

...

Direktoratet bistår ministeren med løsningen af en række opgaver vedrørende vejnettet som helhed, herunder navnlig med udarbejdelse af almindelige normer og regler i henhold til vejlovens §§ 6 og 85, lov om private fællesveje, § 24, stk. 3, og lov om vintervedligeholdelse og renholdelse af veje, § 15, samt med iværksættelse af tekniske, økonomiske og statistiske undersøgelser af betydning for planlægning, anlæg og vedligeholdelse af hovedlandeveje eller for vejnettet som helhed, jfr. vejlovens § 7.

Vejdirektoratet er desuden bemyndiget til at varetage følgende opgaver:

...

Godkendelse af forslag om etablering eller forbedring af sikkerhedsforanstaltninger ved krydsninger mellem jernbaner og veje i henhold til vejlovens § 86, stk. 1.

Meddelelse af pålæg i henhold til vejlovens § 86, stk. 2, om etablering og forbedringer af sådanne sikkerhedsforanstaltninger.

Beslutning om, at sikkerhedsforanstaltninger gøres mindre omfattende, jfr. § 86, stk. 3.

Meddelelse af tilladelse i henhold til vejlovens § 87 til afløsning af bevogtning af krydsninger mellem jernbaner og veje.

...



## Kapitel 7

### *Forholdet til jernbaner*

46. Ved lov nr. 127 af 25. marts 1970 om ændringer i vejlove som følge af ændringer i den kommunale styrelseslovgivning blev krydsningsloven (lovbekendtgørelse nr. 88 af 12. marts 1962) ophævet. Visse af bestemmelserne blev bibeholdt som nye paragraffer i vejbestyrelsesloven (§§ 19 a og 55 a). Disse bestemmelser er - med visse ændringer - opretholdt i kapitel 7 (§§ 84-87). Udgifterne ved de arbejder, der tidligere er afholdt af vejfonden, afholdes nu af statskassen.

Efter krydsningsloven påhvilede det de enkelte amtsudvalg efter nærmere angivne retningslinier at fremkomme med indstillinger til det nu ophævede rådgivende vejkrydsudvalg om anlæg af nye over- eller underføringer ved krydsninger mellem veje og jernbaner eller til ombygning af bestående viadukter.

Efter § 84, stk. 1, er det nu formelt ministeren for offentlige arbejder, der tager initiativet til anlæg eller udbygning af viadukter. Forinden beslutning træffes herom, skal der indhentes udtalelse fra vedkommende jernbanestyrelse og vejbestyrelse.

Såfremt anlægget besluttet fremmet, kan ministeren pålægge vedkommende jernbanestyrelse og/eller vejbestyrelse at udføre arbejdet. Udgifterne herved afholdes fuldt ud af statskassen af beløb, der stilles til rådighed på de årlige finanslove. For så vidt viaduktanlægget medfører fremtidige lettelser i jernbanens årlige udgifter, skal et beløb, der svarer til den kapitaliserede værdi af udgiftsbesparselsen, dog afholdes af jernbanen, jfr. § 84, stk. 2.

Forslag til anlæg eller ombygning af viadukter kan forelægges ministeriet af jernbanestyrelser og vejbestyrelser. Disse kan ligeledes henlede ministeriets opmærksomhed på krydsninger, hvor særlige trafikale eller færdselssikkerhedsmæssige forhold taler for gennemførelse af viaduktanlæg.

I § 86 er proceduren for forslag til etablering af andre sikkerhedsforanstaltninger end viadukter ved krydsninger mellem veje og jernbaner nærmere beskrevet. Denne bestemmelse er blevet omformuleret ved ændringsloven af 1985 for at tydeliggøre bestemmelsens indhold.

For at sikre størst mulig ensartethed pålægges det efter § 86, stk. 1, vejbestyrelserne at forelægge ministeriet forslag om etablering eller forbedring af sådanne foranstaltninger. De sikkerhedsforanstaltninger, der især kan komme på tale, er etablering af lyssignaler mod vejen, herunder lyssignaler suppleret med automatiske halve bomme. Der henvises herom til ministeriet for offentlige arbejders regler af 14. december 1959 vedrørende automatiske signaler ved niveauoverkørsler over jernbaner. Disse regler forventes i nær fremtid afløst af nye regler. Der kan endvidere være behov for at forbedre bestående signaler, f.eks. suppleret af bestående lyssignaler i højre vejside med signal i venstre vejside og/eller med klokkesignal eller i særlige tilfælde koordinering af lyssignal med almindeligt gadesignal med trelysgrupper.

Efter § 86, stk. 2, kan ministeriet også selv tage initiativ til konkrete ændringer i foranstaltningernes udformning.

Sikkerhedsforanstaltningerne etableres af vedkommende jernbanestyrelse eller vejbestyrelse efter nærmere anmodning fra ministeriet. Udgifterne hertil og til drift og vedligeholdelse afholdes fuldt ud af statskassen, jfr. § 86, stk. 4.

Den ændrede formulering i stk. 5 præciserer, at statskassen alene betaler etablering og forbedring af sikkerhedsforanstaltninger i kryds mellem veje og jernbaner, når behovet for foranstaltningerne eller forbedringen af disse skyldes udviklingen i den almindelige færdsel, herunder f.eks. byudvikling i området eller den tekniske udvikling af afmærkningen, f.eks. en ændret udformning af lyssignaler. Efter gældende praksis har staten ikke betalt disse sikringsforanstaltninger, hvis sikringen er gjort nødvendig, fordi der er tale om et nyt kryds, forårsaget f.eks. af et nyt vejanlæg over banen eller en ny banestrækning over vejen eller en så væsentlig udvidelse af en eksisterende vej, at denne kan sidestilles med et nyt vejanlæg. Dette sidste vil særligt være tilfældet, når antallet af kørebaner forøges, eller der anlægges nye cykelstier og fortove med henblik på at øge vejens kapacitet for motorkøretøjer. Udgiften ved nye kryds afholdes af den instans, som har taget initiativ til anlægsarbejdet. Derimod betaler staten for forbedringer af sikringsforanstaltninger, selv om de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sidestilles med anlæg af ny vej, og arbejder, der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motor-køretøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikanter.

Trafikale ændringer på vej- eller banenettet kan gøre det forsvarligt at reducere omfanget af sikkerhedsforanstaltningerne i krydset. Dette kan også ske med ministeren for offentlige arbejders godkendelse efter forslag fra de lokale myndigheder eller på ministerens eget initiativ efter forhandling med de lokale instanser, jfr. § 86, stk. 3.

Efter § 87 kan ministeren efter indstilling fra en jernbanestyrelse tillade, at bevogtning af krydsninger med veje ophæves på betingelse af, at der opsættes lyssignalanlæg. Udgifterne ved anlæg, drift og vedligeholdelse af lyssignalanlæg afholdes i disse tilfælde af vedkommende jernbane.

...

Ophævelse af ældre cirkulærer m.v.

61. I forbindelse med dette cirkulære ophæves følgende cirkulærer m.v.:

...

7. Cirkulære af 2. juli 1974 om ændring af den statslige vejadministration.

...

*Ministeriet for offentlige arbejder, den 6. december 1985*

ARNE MELCHIOR /Leif Larsen

## 1974-cirkulæret

### Cirkulære nr. 198 af 16. september 1974 om sikring af skæringer mellem jernbaner m.v. og veje

#### *Indledning*

De nugældende bestemmelser om sikring af skæringer mellem jernbaner og veje findes i lov om offentlige veje (lovbekendtgørelse nr. 423 af 11. september 1972) kapitel 7. Kapitlet opretholder de bestemmelser i den oprindelige krydsningslov (lovbekendtgørelse nr. 88 af 12. marts 1962), som fortsat har betydning.

Vejloven bygger på principperne i krydsningsloven. De nugældende regler om sikring af de nævnte skæringer vil i det følgende blive gennemgået i en samlet fremstilling, der i det væsentlige bygger på fortolkningen af den tidligere lov.

#### *Anvendelsesområdet for vejlovens kapitel 7.*

Vejlovens kapitel 7 omfatter skæringer mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel, uanset om de er offentlige eller private. Vejloven omfatter alene egentlige jernbaner, men ikke havne- og godsbaner og andre sporanlæg, omhandlet i færdselslovens § 62, herunder mergelspor, teglværksspor og roespor.

#### *Normer for sikring af niveauoverkørsler.*

Ministeren for offentlige arbejder fastsætter ifølge vejlovens § 85, stk. 1, normer for udformning af afmærkning af krydsninger mellem jernbaner og veje, der er åbne for almindelig færdsel, herunder regler for oversigtsarealer, lyssignaler og automatiske bomanlæg.

Regler vedrørende automatiske signaler ved niveauoverkørsler over jernbaner er fastsat den 14. december 1959 og har fortsat gyldighed. Bestemmelserne er for tiden under revision i ministeriet.

Regler om afmærkning af jernbaneoverkørsler fremgår af ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse nr. 225 af 1. juli 1955 om vejafmærkning. Reglerne er samlet i ministeriet for offentlige arbejders cirkulære af 6. november 1961 om afmærkning ved jernbaneoverkørsler.

#### *Sikringens finansiering.*

Vejlovens kapitel 7 opretholder hovedprincippet om, at staten skal finansiere anlæg og drift af sikkerhedsforanstaltninger ved skæringer mellem jernbaner og veje, herunder også etablering af nye viadukter, jfr. vejlovens §§ 84, stk. 1<sup>19</sup>, og 86, stk. 1<sup>20</sup>, for så vidt disse foranstaltninger kan godkendes af ministeriet.

Bestemmelserne tager sigte på en forbedring af sikkerhedsforanstaltningerne for vejtrafikken i tilfælde, hvor en mere intensiv færdsel har gjort eventuelle eksisterende foranstaltninger utilstrækkelige.

---

<sup>19</sup> Bestemmelsen svarer til den nugældende § 84, stk. 1.

<sup>20</sup> Bestemmelsen kan gendes i en ny formulering i den nugældende § 86, stk. 2.

Det er en forudsætning for statsfinansiering, at der ikke ved banens anlæg eller senere er pålagt banen bevogningsforpligtelse ved niveauoverkørslen, eksempelvis ved etablering af helbomme (manuelt betjente eller automatiske).

Er banens bevogningsforpligtelse senere blevet ophævet af ministeriet efter reglerne i vejlovens § 87 eller de tilsvarende regler i den tidligere lovgivning, kan statsfinansiering ske, hvis forholdene på ny gør en mere effektiv sikring påkrævet.

Ved viaduktanlæg skal eventuelle driftsbesparelser for jernbanen kapitaliseres og fradrages i anlægsudgiften, jfr. vejlovens § 84, stk. 2<sup>1</sup>.

Reglerne om statsfinansiering omfatter kun eksisterende niveauoverkørsler. Anlægges der nye jernbaner, har vedkommende besigtigelses- og ekspropriationskommission efter forhandling med vejstyrelsen afgørelsen af, hvilke foranstaltninger der skal træffes til sikring af vejfærdslen. Udgifterne til sikringsforanstaltningerne påhviler baneanlægget.

Når nye veje anlægges, når bestående veje åbnes for almindelig færdsel, og når veje med sådan færdsel udvides eller omlægges skal vejbestyrelsen forhandle med jernbanebestyrelsen herom og normalt betale de nødvendige sikringsforanstaltninger. Regler for udførelsen af anlæg m.v. ved krydsning mellem jernbaner og veje (krydsningsregler) findes som udkast i bilag til betænkning, afgivet 15. okt. 1950 af ministeriet for offentlige arbejders udvalg for krydsningsregler.

Disse benyttes i praksis som grundlag for de krav, der stilles ved etablering af nye niveauoverkørsler.

#### *Indstilling om nye eller forbedrede sikringsforanstaltninger.*

Det påhviler såvel vejbestyrelse som banestyrelse og politi at være opmærksom på, om eksisterende sikringsforanstaltninger ved bestående niveauoverkørsler er tilstrækkelige og hensigtsmæssige, og at fremkomme med indstilling til sikring af nye overkørsler, herunder overkørsler for veje, der tænkes åbnet for almindelig færdsel. Indstillingen om de påkrævede foranstaltninger bør påtegnes af samtlige de nævnte myndigheder, inden den forelægges for ministeriet (vejdirektoratet).

De sikringsforanstaltninger, der i praksis især kan komme på tale, vil være etablering af lyssignaler mod vejen, herunder lyssignaler suppleret med automatiske halve bomme. Selvsagt kan der også være behov for forslag om forbedring af bestående signaler, f.eks. suppleret af lyssignaler alene i højre vejside med signal også i venstre vejside og/eller med klokkesignal eller i særlige tilfælde forslag om koordinering af lyssignal med almindeligt gadesignalanlæg med trelysgrupper.

Af hensyn til den betydning for færdselssikkerheden, som er forbundet med en effektiv sikring og den i forbindelse hermed stående afmærkning af krydsninger mellem jernbaner og veje, bør myndighederne være opmærksom på, om de i deres område beliggende overkørsler er sikret på den efter trafikforholdene mest effektive måde.

Det bør navnlig følges med opmærksomhed, om allerede etablerede sikringsforanstaltninger med hertil hørende afmærkning og afstribning fortsat vedligeholdes, at sikringsforanstaltningerne ikke

---

<sup>21</sup> Bestemmelsen svarer til den nugældende § 84, stk. 2.

gøres illusoriske ved vejoplægninger i overkørslernes umiddelbare nærhed, og at sikringerne til stadighed svarer til den trafikale udnyttelse af vejen. Anlægges der således en parallelvej i banens nærhed, bør den udføres på en sådan måde, at udslusning i parallelvejen af trafik fra en vej, der skærer jernbanen, ikke skaber køer af ventende motorkøretøjer over overkørslen.

Ændres vejforholdene eller udnyttes vejen mere intensivt, f.eks. hvis den inddrages i et udviklingsområde, må der fremsættes forslag til forbedring af allerede etablerede sikringsforanstaltninger i overensstemmelse med ovenstående retningslinjer.

Opmærksomheden henledes på, at der ikke kan forventes stillet midler af statskassen til rådighed til forbedring af sikringsforanstaltninger ved bestående niveauoverkørsler, såfremt vej- eller færdselsmyndighederne ved foranstaltninger truffet i medfør af f.eks. vej- eller færdselslovgivningen på afgørende måde ændrer forudsætningerne for godkendte sikringsforanstaltninger ved overkørslerne. Planer om sådanne foranstaltninger bør derfor forelægges for ministeriet (vejdirektoratet).

Med hensyn til afmærkning, herunder med krydsmærker og afstribning af niveauoverkørsler henvises til ministeriets cirkulære af 6. november 1961 om afmærkning ved jernbaneoverkørsler.

Indstillingen skal forelægges ministeriet (vejdirektoratet), der skal tage stilling til, om foranstaltningerne kan godkendes, jfr. vejlovens §§ 84, stk. 1<sup>22</sup>, og 85, stk. 2<sup>23</sup>. Samtidig vil der blive taget stilling til, om foranstaltningerne skal finansieres af statskassen, jfr. vejlovens §§ 84, stk. 2<sup>24</sup>, og 86, stk. 2<sup>25</sup>, eller om de skal betales af vejbestyrelse, jernbane eller andre.

#### *Andre spor anlæg.*

Tilladelse til spor anlæg af den i færdselslovens § 62 omhandlede art meddeles af vedkommende kommunale myndighed med politiets samtykke, i tilfælde af uenighed mellem disse myndigheder samt ved anlæg på eller over hovedvej af ministeren for offentlige arbejder i samråd med justitsministeriet, og på grundlag af normalbetingelser, fastsat i ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse nr. 257 af 8. august 1933 om anlæg af mergelspor, teglværksspor, roespor, entreprenørspor og lignende spor over eller langs offentlige veje. Sådanne anlæg vil normalt være sikret i kraft af rangerreglement eller tilsvarende regler. I visse tilfælde kan det blive påkrævet at udbygge sikringsforanstaltningerne med lyssignaler, evt. bomme. Ansøgning herom skal af sporejeren (jernbanen) forelægges for ministeriet (vejdirektoratet), jfr. ministeriet for offentlige arbejders bekendtgørelse om vejafmærkning m.v. § 56, stk. 2. Udgifterne hertil kan som nævnt foran ikke refunderes af statskassen i henhold til vejlovgivningen.

*Ministeriet for offentlige arbejder, den 16. september 1974.*

Kresten Damsgaard. /Leif Larsen.

---

<sup>22</sup> Bestemmelsen svarer til den nugældende § 84, stk. 1.

<sup>23</sup> Bestemmelsen genfindes i en ny formulering i den nugældende § 86, stk. 1.

<sup>24</sup> Bestemmelsen svarer til den nugældende § 84, stk. 2.

<sup>25</sup> Bestemmelsen genfindes i en ny formulering i den nugældende § 86, stk. 4.

## Bekendtgørelse om mergelspor mv.

**Bekendtgørelse nr. 257 af 8. august 1933 om anlæg af mergelspor, teglværksspor, roespor, entreprenørspor og lignende spor over eller langs offentlige veje.**

I Medfør af § 33, Stk. 2, i Færdselslov Nr. 129 af 14. April 1932 har Ministeriet for offentlige Arbejder udfærdiget følgende

*Normalbetingelser for Anlæg af Mergelspor, Teglværksspor, Roespor, Entreprenørspor og lignende Spor over offentlige Veje.*

Betingelser vedrørende Anlægget og Vedligeholdelsen af Sporet. Sporanlægget maa ikke paabegyndes, før Amsraadet - efter indhentet Erklæring fra Politimesteren (jfr. Færdselslovens § 33, Stk. 1) - har givet skriftlig Tilladelse dertil.

Amsraadet afgør - efter Forhandling med Bestyrelsen for eller Brugeren af Sporene - paa hvilke Steder disse må føres over offentlige Veje.

Paa disse Steder skal der tilvejebringes en saadan Oversigt for de vejfarende, at disse i en Afstand af mindst 30 m fra Spormidten kan overse Banen paa en Strækning af mindst 100 m til hver Side af Vejen. Hvor Forholdene ikke gør det muligt at opnaa en saadan Oversigt, skal Amsrådet paabyde, at Togene skal standse foran Overkørslen og rangeres over denne, idet en Mand, forsynet med Flag eller Klokke, gaar umiddelbart foran Toget over Overkørslen for at advare de vejfarende.

Krydsningsvinklen mellem Vejen og Sporet maa ikke være mindre end 30 grader.

Grøfterne paa Krydsningsstedet rørlægges og tilfyldes efter Anvisning af Amsvejevæsenet, og der anlægges Afløbsstrækninger, hvor dette efter Omstændighederne skønnes fornødent.

Sporet nedlægges i Vejbanen, og denne formes paa begge Sider af Sporet saaledes, at der bliver en jævn Overgang mellem Sporets Længdeprofil og Vejens Tværprofil. Sporet forsynes i hele Vejbanens Bredde med Tvangsskinner, og det samlede Overkørselsparti forsynes med en af Amsraadet godkendt Vejbefæstelse.

Har Sporet Fald mod Vejen, skal dog en Strækning af mindst 10 m nærmest uden for Vejens Grænse lægges vandret.

Sporet og Vejbefæstelsen paa det omprofilede Stykke af Vejarealet skal vedligeholdes og renholdes af Sporets Bruger efter de af Vejvæsenet givne Forskrifter. Vejvæsenet er berettiget til, hvis Vedligeholdelsen af Vej og Spor forsømmes, at standse Driften eller til at lade Arbejder, der efter Paatale ikke maatte blive udført af Sporets Bruger, gennemføre paa dennes Bekostning.

Krydsningsstedet afmærkes til hver Side med den i Justitsministeriets Bekendtgørelse af 30. Juni 1932 § 1, Pkt. 3 (Bilag I, fig. 7), angivne Tavle, der i Almindelighed bør anbringes i en Afstand af 100 m fra Sporet.

Benyttes Sporet kun i enkelte Perioder af Aaret, skal Afmærkning være fjernet i de Perioder, hvor Sporet ikke benyttes, medmindre dette paa Grund af særlige Forhold er saaledes beskaffent, at det

fremtræder som en Ujævnhed i Vejbanen. I saa Fald skal Afmærkningen i den Tid, Sporet ikke benyttes, erstattes med Advarselstavlen for ujævn Vej, jfr. Justitsministeriets ovennævnte Bekendtgørelse § 1, Stk. 1 (Bilag I, Fig. 4).

I Tilfælde, hvor et Spor, der kun benyttes i faa Dage, skal føres over en Vej med særlig Kostbar Vejbefæstelse (f.Eks. Asfaltbeton), og hvor Sporets Nedlæggelse i Vejbanen vil medføre væsentlige Ulemper og Bekostninger, der ikke staar i Forhold til den kortvarige Benyttelse, kan Amtsraadet, hvis dette skønner det forsvarligt af hensyn til Vejfærdslen, tillade, at Sporet anbringes oven paa Vejbanen paa følgende Betingelser:

Sporet skal holdes saa lavt som muligt, og der skal mellem Skinnerne og paa begge Sider af Sporet anbringes Træbeklædninger saaledes formede, at Stødene ved Vejfærdsdens Passage over Sporet mildnes saa meget som muligt.

Sporet skal afmærkes med den samme Tavle som Spor medlagt i Vejbanen, men Tavlen under Trekanten skal bære Indskriften »Spor oven paa Vejen«. Sporets Plads skal om Natten være afmærket med Lygter med hvidt Lys, en i hver Side af Vejbanen.

Samtlige ovennævnte Advarselstavler vil af Sporets Bruger være at anskaffe gennem »Det fælles Vejtavleudvalg«, Adr.: Kgl. Dansk Automobilklub, Vesterbrogade 2 E, København V.

#### *Betingelser vedrørende Benyttelsen af Sporet.*

Amtsraadet bestemmer, hvilken Trækkraft der maa benyttes ved Sporets Drift, paa hvilken Tid af Døgnet Sporet maa benyttes, og med hvilken Hastighed Togene maa passere over Vejen.

#### *Betingelser for Togenes Udstyrelse.*

Amtsraadet bestemmer Togenes maksimale Størrelse, deres Forsyning med Bremses og Belysning om Natten. Endvidere bestemmer Amtsraadet, med hvilke Signalapparater Togene skal være forsynet, og hvilke Signaler de skal give ved Overkørslerne. Lokomotiverne skal være forsynet med Gnistfangere.

#### *Betingelser vedrørende Anlæggets Fjernelse.*

Amtsraadet fastsætter Tidspunktet for Sporets Fjernelse, men forbeholder sig Ret til at kræve det ændret eller fjernet, naar Vejevæsenets Interesser maatte kræve det.

Vejens Istandsættelse efter Sporets Fjernelse paa hviler Brugeren af Sporet, men Amtsraadet kan betinge, at Arbejdet udføres af Vejevæsenet paa Brugers Bekostning.

#### *Almindelige Betingelser.*

Sporets Bruger skal holde vejbestyrelsen fri for ethvert Ansvar i Anledning af Sporets Anlæg, Benyttelse og Fjernelse.

Amtsraadet bestemmer, om Sporets Bruger skal stille et Depositum til Sikkerhed for Opfyldelsen af sine Forpligtelser og i Bekræftende Fald dette Depositums Art og Størrelse.

Normalbetingelse for Anlæg af Mergelspor, Teglværksspor, Roespor, Entreprenørspor og lignende Spor langs offentlige Veje.

*Betingelser vedrørende Sporets Anlæg.*

Anlæg af nye Spor langs offentlige Veje bør af Hensyn til Vejførdslens Sikkerhed saa vidt muligt undgaaes.

Saadanne Spor maa ikke anlægges paa Vejenes Kørebane eller Rabatter, men bør anbringes paa Grøftearealet, idet Grøfterne rørlægges og tilfyldes.

For saa vidt Sporarealet ikke er adskilt fra Vejbanen ved en Trærække eller lignende, bestemmer Amdsraadet, hvorledes Sporarealet skal adskilles fra Vejbanen ved Indhegning.

Skal et Spor, der er ført langs en Vejstrækning, svinge ind over denne, gælder de for Krydsninger mellem saadanne Spor og Veje fastsatte Betingelser, og disse gælder i det hele for Spor anlæg langs Veje, for saa vidt de efter Sagens Natur kan finde Anvendelse.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab

*Ministeriet for offentlige Arbejder, den 8. August 1933.*

J. Friis-Skotte.

/F. H. V. Bentsen.



## Bekendtgørelse om ordensreglement for spor i vej

### Bekendtgørelse nr. 755 af 04/12/1989 om ordensreglement for havnespor samt spor, der ligger i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel

I medfør af § 51, stk. 3, i lov om DSB, jf. lovbekendtgørelse nr. 297 af 9. maj 1989 og efter forhandling med Justitsministeriet, fastsættes:

§ 1. Reglementet gælder for spor, der benyttes af DSB, og som ligger på havneområde uden at være bestemt afgrænset fra dette, samt for alle spor, der ligger i vej, gade eller plads, der er åben for almindelig færdsel.

§ 2. Gods og andre løse genstande må ikke uden DSBs forudgående tilladelse anbringes nærmere ved jernbanespor end 2 m fra nærmeste skinne.

§ 3. Faste genstande må ikke anbringes inden for sporenes fritrumsprofil, medmindre DSB skriftligt har dispenseret herfra. Fritrumsprofilet er optaget som bilag 1.

*Stk. 2.* Faste genstande, der er anbragt i overensstemmelse med tidligere gældende regler, kan dog forblive, selv om de ikke opfylder betingelserne i stk. 1. Ved væsentlige ændringer af de pågældende spor eller genstande skal bestemmelsen i stk. 1 respekteres.

§ 4. Bevægelige læsse- og losseapparater, hvis hele konstruktion er indrettet til at bevæge sig i en bestemt bane, skal ved skinner eller på anden effektiv måde være styret således, at ingen del af apparaterne kan nå inden for det i § 3, stk. 1, nævnte fritrumsprofil. DSB kan dog på nærmere angivne betingelser give tilladelse til, at kørekraners skinner skærer jernbanespor.

§ 5. Slidsker, tragte, grabber og lignende, der er anbragt på faste genstande eller på de i § 4 nævnte bevægelige læsse- og losseapparater, kan i nødvendigt omfang under deres anvendelse overskride fritrumsprofilet, når de hurtigt kan bringes uden for dette profil og fastholdes der på en sikker måde. De nævnte konstruktioner skal til enhver tid på DSBs forlangende fastgøres uden for fritrumsprofilet.

*Stk. 2.* Konstruktioner, der omfattes af stk. 1, skal før opstillingen godkendes skriftligt af DSB.

§ 6. Ejeren af de i §§ 4 og 5 nævnte læsse- og losseapparater, slidsker, tragte, grabber og lignende skal erstatte skader og tab, som DSB påføres ved apparaternes brug. Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis DSB uagtsomt har medvirket til skaden eller tabet.

*Stk. 2.* Ejeren må uden at være berettiget til erstatning herfor tåle afbrydelser i brugen af læsse- og losseapparater, slidsker, tragte, grabber og lignende som følge af sporarbejder og DSBs brug af sporene.

§ 7. Jernbanevogne må ikke flyttes uden DSBs tilladelse og skal efter flytningen sikres mod at komme i bevægelse.

§ 8. Overtrædelse af bestemmelserne i §§ 2, 3, 4, 5 og 7 straffes med bøde.

§ 9. Bekendtgørelsen træder i kraft den 16. december 1989.

Stk. 2. Samtidig ophæves:

- 1) Ordensreglement for Københavns havnebane og banen fra Langebro til renholdningsstationen ved Kløvermarksvej af 29. marts 1906.
- 2) Reglement for afbenyttelsen af de i forbindelse med Statsbanerne anlagte havnespor uden for København af 29. juli 1889.
- 3) Politireglement for Svendborg havnespor af 30. oktober 1889.
- 4) Reglement for afbenyttelsen af de i forbindelse med de Lolland-Falsterske Jernbaner stående havnespor af 11. december 1879.

*Trafikministeriet, den 4. december 1989*

Knud Østergaard

/ Erik Gundersen

Bilag

## Cirkulære til samtlige Amtmænd

### Cirkulære nr. 372 af 6. december 1946 til samtlige Amtmænd (Sikkerhedsforanstaltninger ved Krydsninger mellem Veje og Jernbaner)

Ved stedfundne Besigtigelser har det vist sig, at Værdien af de i Henhold til lov Nr. 28 af 1. Februar 1930 om Sikring af Færdslen ved Vejkrydsninger samt Krydsninger mellem Veje og Jernbaner m.v. trufne Sikringsforanstaltninger ved Jernbaneoverskæringer ofte er nedsat som Følge af, at Bevoksning og Master m.v. forringer de Vejfarendes Overblik over de med Oversigtsservitut belagte Arealer eller hindrer dem i at se de opstillede Lyssignaler, Krydsmærker og Tavler.

I denne Anledning skal man anmode D'Herrer Amtmænd om at henstille til de lokale Vejmyndigheder at have Opmærksomheden henvendt paa det paagældende Forhold og medvirke til, at de paagældende Foranstaltningers Effektivitet opretholdes i fuldt Omfang. Hvor det drejer sig om Hindringen, som er opstillet paa Ejendomme, paa hvilke der i Henhold til nævnte Lov er lyst Servitut, bør Vejmyndighederne om fornødent gøre Brug af den Paataleret, som er tillagt dem ved Servitutten. For selve Vejarealernes Vedkommende maa Vejmyndighederne drage Omsorg for, at Beplantning og Master m.v., som hindrer Udsigten til de opstillede Lyssignaler m.v. eller Oversigten over servitutbelagte Arealer, fjernes. Endvidere skal der ved fremtidig Beplantning og Opstilling af Master og lignende paa Vejarealer i Nærheden af Jernbaneoverskæringer optages Forhandling med vedkommende Jernbane om Beplantningens og Masternes Placering, saaledes at det undgaas, at de trufne Sikringsforanstaltninger forringes.

Den kontrollerende Virksomhed, som er tillagt det i Henhold til Cirkulære herfra af 10. August 1935 til samtlige Amtmænd etablerede Tilsyn med de oftnævnte Foranstaltningers Gennemførelse, vil herefter ogsaa omfatte Tilsyn med og Udfærdigelse af Paalæg vedrørende Foranstaltningernes Vedligeholdelse og Opretholdelse af disses Effektivitet. De Ordre, som Tilsynet giver om udførelse af Vedligeholdelsesarbejder m.v., vil i Lighed med de oprindelige Ordre om Foranstaltningernes Gennemførelse i Reglen blive rettet til vedkommende Banebestyrelse, som forudsættes derefter at træffe fornøden Aftale med Vejmyndighederne angaaende Ordrenes Effektivitet.

Det følger af Krydsningsloven, at de med Vedligeholdelsen forbundne Udgifter ikke vil kunne godtgøres af de ved nævnte Lov til Raadighed stillede Midler, men maa afholdes af henholdsvis vedkommende Lodsejer, Vejmyndighed eller Jernbane.

*Ministeriet for offentlige Arbejder, den 6. December 1946.*

N. Elgaard. /K. Bang.

# Bekendtgørelse om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere

## Bekendtgørelse nr. 13 af 4. januar 2007 om sikkerhedsgodkendelse af jernbaneinfrastrukturforvaltere

I medfør af § 21 h, § 21 u og § 24, stk. 4, i lov om jernbane, jf. lovbekendtgørelse nr. 1171 af 2. december 2004 fastsættes efter bemyndigelse fra transport- og energiministeren i henhold til § 24a:

### *Anvendelsesområde og definitioner*

§ 1. Jernbaneinfrastrukturforvaltere der forvalter og driver jernbaneinfrastruktur i Danmark skal have en sikkerhedsgodkendelse af Trafikstyrelsen for Jernbaner og Færger (Trafikstyrelsen).

*Stk. 2.* Godkendelsen kan udstedes for hele jernbanenettet eller for en nærmere angivet del af dette og er gyldigt i fem år efter udstedelsesdatoen med de ændringer, der måtte følge af lovgivningen.

*Stk. 3.* Bekendtgørelsen supplerer bekendtgørelse nr. 38 af 23. januar 2006 om gennemførelse af jernbanesikkerhedsdirektivet.

§ 2. Ved *jernbaneinfrastrukturforvalter* forstås enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet er drift af jernbaneinfrastruktur med dertil hørende regulerings- og sikkerhedssystemer samt tildeling af infrastrukturkapacitet.

*Stk. 2.* Ved *sikkerhedsgodkendelse* forstås en godkendelse udstedt i medfør af denne bekendtgørelse indeholdende en del a) og en del b).

*Stk. 3.* Ved *sikkerhedsgodkendelsens del a)* forstås den del af sikkerhedsgodkendelsen, der bekræfter godkendelsen af den pågældende infrastrukturforvalters sikkerhedsledelsessystem, jf. § 3, stk. 1, nr. 1.

*Stk. 4.* Ved *sikkerhedsgodkendelsens del b)* forstås den del af sikkerhedsgodkendelsen, der bekræfter godkendelsen af de forholdsregler den pågældende infrastrukturforvalter har truffet for at opfylde de øvrige sikkerhedskrav jf. § 3, stk. 1, nr. 2 og bilag 1.

*Stk. 5.* Ved *sikkerhedsledelsessystem* forstås den organisation og de systemer, en infrastrukturforvalter etablerer for at opnå en sikker ledelse af sin forvaltning af infrastrukturen.

### *Sikkerhedsgodkendelsen*

§ 3. Trafikstyrelsen udsteder en sikkerhedsgodkendelse til infrastrukturforvalter, som:

- 1) har et sikkerhedsledelsessystem (del a), som nærmere beskrevet i bekendtgørelsens §§ 10-24, og
- 2) har truffet forholdsregler med henblik på at opfylde de øvrige sikkerhedskrav fastsat i TSI'er og i henhold til lov om jernbane, herunder godkendelse af anlæg og certificering af personale (del b). Kravene til dokumentation er nærmere beskrevet i bekendtgørelsens bilag 1.

*Stk. 2.* Trafikstyrelsen kan i sikkerhedsgodkendelsen fastsætte særlige vilkår.

§ 4. Ansøgning om sikkerhedsgodkendelse indsendes til Trafikstyrelsen indeholdende oplysninger om:

- 1) virksomhedens navn og adresse,
- 2) virksomhedens juridiske status,
- 3) hvilken jernbaneinfrastruktur og hvilken trafikart, der ønskes godkendelse til, og
- 4) det omtrentlige omfang af benyttelsen af jernbaneinfrastrukturen baseret på et af jernbaneinfrastrukturforvalteren foretaget skøn.

§ 5. Trafikstyrelsen kan godkende en hel eller delvis ændring af sikkerhedscertifikatet, hvis betingelserne i § 3 er opfyldt.

§ 6. Infrastrukturforvalterne skal anmode Trafikstyrelsen om godkendelse af ændring af sikkerhedsgodkendelsen i henhold til § 5 såfremt:

- 1) der er ændringer af de i § 4 nævnte forhold,
- 2) infrastrukturforvalteren har til hensigt at ændre karakteren eller omfanget af de pågældende aktiviteter, herunder væsentlige ændringer i infrastrukturen, signalsystemet eller energiforsyningen eller principperne for deres drift og vedligeholdelse, og
- 3) der er ændringer i forudsætningerne for sikkerhedscertifikatet i øvrigt.

§ 7. Fornyelse af sikkerhedsgodkendelse skal finde sted mindst hvert femte år. Infrastrukturforvalteren ansøger Trafikstyrelsen herom senest seks måneder før godkendelsens udløb.

#### *Sikkerhedsledelsessystem for jernbaneinfrastrukturforvaltere*

§ 8. Jernbaneinfrastrukturforvalteren har ansvaret for en sikker drift af sin del af jernbanesystemet og kontrollen med de risici, der opstår på dette system. Infrastrukturforvalteren har pligt til at iværksætte nødvendige risikostyringsforanstaltninger, og hvor det er relevant i samarbejde med organisationer som udfører sikkerhedsklassificerede funktioner på samme infrastruktur.

§ 9. For at en infrastrukturforvalter kan få godkendt sikkerhedsledelsessystemet efter denne bekendtgørelse, skal jernbaneinfrastrukturforvalteren udforme og vedligeholde et system til styring af jernbanesikkerheden som beskrevet i §§ 10 -24.

*Stk. 2.* Systemet skal udformes, struktureres og dokumenteres, så det passer til den enkelte infrastrukturforvalter.

*Stk. 3.* Systemet kan være integreret med andre ledelsessystemer.

#### *Planlægning*

§ 10. Infrastrukturforvalterens øverste ledelse skal udarbejde en jernbanesikkerhedspolitik og sikre, at jernbanesikkerhedspolitikken

- 1) omfatter en forpligtelse til fastholdelse og forbedring af jernbanesikkerheden,
- 2) omfatter en forpligtelse til at overholde relevant lovgivning, efterleve relevante retningslinier for god praksis og eventuelt andre bestemmelser, som infrastrukturforvalteren har tilsluttet sig på jernbanesikkerhedsområdet, og
- 3) er formidlet til og indarbejdet på alle niveauer hos infrastrukturforvalteren

§ 11. Infrastrukturforvalteren skal gennemføre en risikovurdering for de aktiviteter der udføres. Risikovurderingen skal indeholde en beskrivelse og vurdering af eventuelle risici, herunder art, alvor og omfang, samt årsagerne til risiciene.

§ 12. På baggrund af risikovurderingen skal der i overensstemmelse med jernbanesikkerhedspolitikken fastlægges kvalitative og kvantitative mål for fastholdelse og forbedring af sikkerheden samt handlingsplaner og fremgangsmåder for opfyldelse af disse mål.

*Stk. 2.* Infrastrukturforvalteren skal sikre, at handlingsplanerne, jf. stk. 1, løbende bliver vedligeholdt.

§ 13. Infrastrukturforvalteren skal udforme og vedligeholde procedurer, der sikrer, at eksisterende og nye krav i lovgivningen bliver identificeret og efterlevet, og at arbejdet med opfyldelse af kravene bliver integreret i sikkerhedsledelsessystemet.

*Stk. 2.* Procedurerne skal sikre overholdelse af eksisterende, nye og ændrede tekniske og driftsmæssige standarder eller andre normative krav, som er fastsat i:

- 1) Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI),
- 2) nationale sikkerhedsforskrifter,
- 3) andre relevante forskrifter, og
- 4) myndighedsafgørelser.

*Stk. 3.* Procedurene skal sikre at de stk. 1 og 2 nævnte krav overholdes i anlæggets og infrastrukturens samlede livscyklus.

#### *Iværksættelse og drift*

§ 14. Infrastrukturforvalteren skal fastlægge opgaver, ansvar, beføjelser og nødvendige kompetencer i relation til infrastrukturforvalterens jernbanesikkerhedsarbejde, herunder beskrive den del af infrastrukturforvalterens organisation, som udøver sikkerhedsledelse.

*Stk. 2.* Et medlem af infrastrukturforvalterens øverste ledelse skal indgå i den del af organisationen, som udøver sikkerhedsledelse.

§ 15. Infrastrukturforvalterens øverste ledelse skal udpege en repræsentant, som har ansvar for og beføjelser til at:

- 1) sørge for, at kravene i sikkerhedsledelsessystemet er fastsat, iværksat og opretholdt i overensstemmelse med kravene i denne bekendtgørelse, og
- 2) rapportere til den øverste ledelse, hvorledes sikkerhedsledelsessystemet fungerer som grundlag for den øverste ledelses evaluering og som grundlag for forbedring af sikkerhedsledelsessystemet.

§ 16. Infrastrukturforvalteren skal udforme og vedligeholde procedurer for kommunikationen mellem de forskellige niveauer og funktioner hos infrastrukturforvalteren, således at det sikres, at viden om jernbanesikkerhedsforhold formidles til og behandles på relevante områder.

§ 17. Infrastrukturforvalteren skal udforme og vedligeholde procedurer, der sikrer, at relevant behov for uddannelse og træning bliver identificeret, og at medarbejderne opnår de nødvendige færdigheder, der er hensigtsmæssige eller krævede for gennemførelsen af deres arbejde.

§ 18. Infrastrukturforvalteren skal identificere de funktioner, hvor planlægning og aktiviteter er væsentlige for sikkerhedsarbejdet. I det tilfælde det er relevant for sikring af sikkerhedsarbejdet, skal der udformes skriftlige procedurer.

§ 19. Infrastrukturforvalteren skal udforme og vedligeholde procedurer og metoder for risikovurderinger og implementering af risikostyringsforanstaltninger, såfremt en ændring i driftsvilkårene eller nyt materiel indebærer nye risici i relation til infrastrukturen eller driften.

*Stk. 2.* Vurdering og inddragelse af jernbanesikkerhedshensyn skal indgå så tidligt som muligt.

*Stk. 3.* Procedurene skal anvendes af infrastrukturforvalteren samt dem, der udfører opgaver på vegne af infrastrukturforvalteren.

*Stk. 4.* Procedurene skal sikre formidling af tilstrækkelig information inden for organisationen og i givet fald mellem organisationer, der opererer på samme infrastruktur.

§ 20. Infrastrukturforvalteren skal udarbejde handlings-, beredskabs- og informationsplaner i tilfælde af katastrofesituationer. Planerne skal være godkendt af de relevante offentlige myndigheder.

#### *Kontrol og korrigerende handlinger*

§ 21. Infrastrukturforvalteren skal i relevant omfang udforme og vedligeholde procedurer, der sikrer, at aktiviteterne i forbindelse med infrastrukturforvalterens jernbanesikkerhedsarbejde bliver registreret og dokumenteret.

*Stk. 2.* Infrastrukturforvalteren skal udforme og vedligeholde procedurer og formater for, hvordan sikkerhedsinformation dokumenteres og kontrolleres.

§ 22. Infrastrukturforvalteren skal udforme og vedligeholde procedurer til at registrere, undersøge og rapportere jernbaneulykker, hændelser og andre sikkerhedsmæssige forhold.

*Stk. 2.* Infrastrukturforvalteren skal sikre, at der gennemføres korrigerende og forebyggende handlinger.

§ 23. Infrastrukturforvalteren skal udforme og vedligeholde procedurer for periodevis udførelse af intern revision af sikkerhedsledelsessystemet for at:

- 1) undersøge, hvorvidt systemet er udformet og fungerer tilfredsstillende, og
- 2) undersøge, om forpligtelser i jernbanesikkerhedspolitikken, jf. § 10 og handlingsplanen, jf. § 12, bliver opfyldt.

*Stk. 2.* Procedurer for intern revision skal sikre, at der sker en effektiv opfølgning på resultaterne af de interne revisioner.

#### *Evaluering*

§ 24. På baggrund af resultaterne af interne revisioner, opdatering af risikovurderingen, status på handlingsplaner, analyse af ulykker, hændelser og andre informationer skal infrastrukturforvalterens øverste ledelse mindst en gang pr. år evaluere sikkerhedsledelsessystemet og de opnåede resultater for at sikre, at sikkerhedsledelsessystemet fortsat er hensigtsmæssigt.

*Stk. 2.* Evalueringen skal behandle eventuelle behov for ændringer i politik, mål og handlingsplaner og andre dele af systemet.

#### *Rapportering*

§ 25. Jernbaneinfrastrukturforvalteren skal hvert år senest den 30. juni fremsende en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående kalenderår til Trafikstyrelsen. Sikkerhedsrapporten skal indeholde følgende:

- 1) oplysninger om, i hvilket omfang organisationens samlede sikkerhedsmål, er nået, og om resultaterne af sikkerhedsplaner,
- 2) oplysninger om fælles sikkerhedsindikatorer, som er fastsat i gældende EU-regler, og som Trafikstyrelsen har vurderet at være relevant for virksomheden samt oplysninger om nationale sikkerhedsindikatorer,
- 3) resultaterne af intern sikkerhedsrevision, og
- 4) bemærkninger om fejl og mangler ved jernbanedriften, som kan være relevante for sikkerhedsmyndigheden.

#### *Dispensation*

§ 26. Trafikstyrelsen kan dispensere fra kravene i denne bekendtgørelse.

#### *Tilbagekaldelse af sikkerhedsgodkendelse*

§ 27. Trafikstyrelsen kan tilbagekalde sikkerhedsgodkendelsen helt eller delvist, hvis jernbaneinfrastrukturforvalteren ikke længere opfylder de i § 3, nævnte krav, eller hvis jernbaneinfrastrukturforvalteren overtræder vilkårene for sikkerhedsgodkendelsen eller bestemmelserne i denne bekendtgørelse.

## *Gebyrer*

§ 28. For udstedelse af sikkerhedsgodkendelse opkræves et gebyr til dækning af omkostningerne i forbindelse med behandlingen af sikkerhedsgodkendelsen. Gebyrets størrelse fastsættes i en særskilt bekendtgørelse.

## *Klageadgang m.v.*

§ 29. Afgørelser truffet af Trafikstyrelsen i henhold til denne bekendtgørelse kan påklages til Jernbaneklagenævnet. Afgørelser, der kan påklages til Jernbaneklagenævnet, kan ikke påklages til anden administrativ myndighed. Jernbaneklagenævnets afgørelser kan ikke påklages til anden administrativ myndighed.

## *Ikrafttræden og overgangsbestemmelser*

§ 30. Bekendtgørelsen træder i kraft den 15. januar 2007 og gælder for sikkerhedsgodkendelser udstedt efter denne dato. Ansøgning om sikkerhedscertifikat modtaget før denne dato, og som ikke er afgjort på bekendtgørelsens ikrafttrædelsestidspunkt behandles efter reglerne i denne bekendtgørelse.

*Stk. 2.* Bekendtgørelse nr. 1031 af 13. december 2001 om sikkerhedscertifikat til jernbaneinfrastrukturforvaltere ophæves.

*Stk. 3.* Sikkerhedscertifikater, der er udstedt før den 15. januar 2007 er fortsat gældende i overensstemmelse med deres indhold. Disse sikkerhedscertifikater udløber fem år efter udstedelsen dog senest den 31. december 2009. Ansøgning om udstedelse om nyt certifikat indsendes senest seks måneder før certifikatets udløb.

*Trafikstyrelsen, den 4. januar 2007*

Per Jacobsen

/Peter Sloth



**Dokumentationskravet i henhold til bekendtgørelsens § 3, stk. 1, nr. 2 omfatter følgende:**

- 1) Dokumentation for overholdelse af Tekniske Specifikationer for Interoperabilitet (TSI'er) eller dele af TSI'er og såfremt der ikke findes TSI'er for det pågældende område, dokumentation for overholdelse af sikkerhedsregler fastsat i henhold til lov om jernbane.
- 2) Dokumentation for virksomhedens sikkerhedsregler og andre regler vedrørende virksomhedens drift, personale og rullende materiel, anlæg m.v. samt dokumentation for, hvordan sikkerhedsledelsessystemet sikrer overholdelsen af disse.
- 3) Beskrivelse af de forskellige kategorier af virksomhedens eget personale herunder dokumentation for, at personalet er behørigt certificeret, godkendt og har de nødvendige kompetencer.
- 4) Beskrivelse af medkontrahtenters personale som virksomheden anvender i forbindelse med driften, herunder dokumentation for, at personalet er behørigt certificeret eller godkendt og har de nødvendige kompetencer.
- 5) Dokumentation for, at medkontrahtenten opfylder kravene i TSI'er og såfremt der ikke findes TSI'er for det pågældende område, dokumentation for overholdelse af sikkerhedsregler fastsat i henhold til lov om jernbane.
- 6) Dokumentation for at de forskellige typer rullende materiel, der anvendes til driften er behørigt godkendt, herunder dokumentation for, at de opfylder kravene i TSI'er eller såfremt der ikke findes TSI'er for det pågældende område, dokumentation for overholdelse af sikkerhedsregler fastsat i henhold til lov om jernbane.
- 7) Dokumentation for at virksomheden har overvågnings- eller vedligeholdelsesplaner for at sikre, at materiel, teknisk udstyr og anlæg bliver vedligeholdt og til enhver tid er funktionsdygtigt, samt dokumentation for overholdelse heraf.
- 8) Dokumentation for, at samarbejde om og køb af ydelser med et sikkerhedsmæssigt indhold hos en leverandør er fastsat i en skriftlig aftale, som definerer ydelseernes indhold og ansvar herfor.

## Direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991

### Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner

#### Artikel 1

Formålet med dette direktiv er at lette Fællesskabets jernbaners tilpasning til det indre markeds krav og at øge deres effektivitet -ved at sikre jernbanevirksomheder en uafhængig forvaltning - ved at sikre en adskillelse mellem forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen og jernbanetransportvirksomhedernes drift i form af en obligatorisk regnskabsmæssig adskillelse og en valgfri organisatisk eller institutionel adskillelse -ved at sanere jernbanevirksomhedernes finansielle struktur -ved at sikre internationale sammenslutninger af jernbanevirksomheder samt jernbanevirksomheder, der udfører international kombineret godstransport, ret til adgang til medlemsstaternes jernbanelnet.

#### Artikel 2

1. Dette direktiv gælder for forvaltninger af jernbaneinfrastrukturen og for jernbanetransportaktiviteter, som udøves af jernbanevirksomheder, der er etableret eller etablerer sig i en medlemsstat.
2. Jernbanevirksomheder, hvis aktiviteter kun omfatter byer og forstæder samt regional transport, er udelukket fra direktivets anvendelsesområde.

#### Artikel 3

I dette direktiv forstås ved -»jernbanevirksomhed«: enhver privat eller offentlig virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagerbefordring via jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften -»infrastrukturforvalter«: ethvert offentligt organ eller enhver virksomhed, der bl.a. anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastruktur, og som er ansvarlig for forvaltningen af regulerings- og sikkerhedssystemerne -»jernbaneinfrastruktur«: alle elementerne i bilag I, del A, i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2598/70 af 18. december 1970 vedrørende fastlæggelsen af indholdet af de forskellige poster i bogføringsskemaerne i tillæg I til forordning (EØF) nr. 1108/70(1), ændret ved forordning (EØF) nr. 2116/78(2), med undtagelse af sidste led, der i forbindelse med anvendelsen af dette direktiv affattes således: »Bygninger med tilknytning til infrastrukturen« -»international sammenslutning«: enhver sammenslutning af mindst to jernbanevirksomheder, der er etableret i forskellige medlemsstater, med henblik på at drive international transportvirksomhed mellem medlemsstater -»transport i byer og forstæder«: transportydelser til opfyldelse af behovene i en by eller et byområde samt transportbehovene mellem denne by eller dette byområde og forstæderne -»regional transport«: transportydelser til opfyldelse af en regions transportbehov.

...

### DEL III Adskillelse mellem infrastrukturforvaltning og transportvirksomhed

#### Artikel 6

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til i regnskabsføringen at sikre en adskillelse mellem aktiviteterne i forbindelse med transportvirksomhedens drift og aktiviteterne i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen. Støtte, der ydes til en af disse to aktiviteter, kan ikke overføres til den anden.

Regnskaberne vedrørende de to aktiviteter føres således, at dette forbud kommer til udtryk heri.

2. Medlemsstaterne kan desuden bestemme, at denne adskillelse skal indebære, at der skal være særskilte organisatoriske afdelinger i samme virksomhed, eller at forvaltningen af infrastrukturen skal varetages af en særskilt enhed.

#### Artikel 7

1. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at udvikle den nationale jernbaneinfrastruktur, idet de i givet fald tager hensyn til Fællesskabets samlede behov.

De sørger for, at der fastlægges sikkerhedsstandarder og -regler, og fører kontrol med anvendelsen heraf.

2. Medlemsstaterne kan pålægge jernbanevirksomhederne eller ethvert andet organ forvaltningen af jernbaneinfrastrukturen, herunder navnlig ansvaret for investeringer, vedligeholdelse og finansiering, som denne forvaltning indebærer i teknisk, kommerciel og finansiel henseende.

3. Medlemsstaterne kan desuden under overholdelse af Traktatens artikel 77, 92 og 93 tildele infrastrukturforvalteren tilstrækkelige finansielle midler i forhold til opgaverne, dimensionen og de finansielle behov, navnlig til dækning af nyinvesteringer.

...

## Jernbanesikkerhedsdirektivet

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 164 af 30.4.2004) EU-Tidende nr. L 220 af 21/06/2004 s. 0016 - 0039

....

### Artikel 2

#### *Anvendelsesområde*

1. Dette direktiv gælder for jernbanesystemet i medlemsstaterne, som kan opdeles i strukturelt og funktionelt definerede delsystemer. Det dækker sikkerhedskrav til systemet som helhed, herunder sikker forvaltning af infrastruktur og togdrift og samspillet mellem jernbanevirksomheder og infrastrukturforvaltere.

2. Medlemsstaterne kan fra de foranstaltninger, de vedtager til gennemførelsen af direktivet, udelukke:

- a) metro-, sporvogns- og andre light rail-systemer
- b) net, der i funktionsmæssig henseende er adskilt fra resten af jernbanesystemet, og som kun anvendes til persontrafik i lokalområder, byområder og forstadsområder, samt jernbanevirksomheder, der udelukkende opererer på disse net
- c) privatejet jernbaneinfrastruktur, der udelukkende er anlagt til brug for infrastrukturejeren til dennes egne godsoperationer.

### Artikel 3

#### *Definitioner*

I dette direktiv forstås ved

- a) »jernbanesystem«: samtlige strukturelt eller funktionelt definerede delsystemer, som defineret i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF, samt forvaltningen og driften af systemet som helhed
- b) »infrastrukturforvalter«: ethvert offentligt organ eller enhver virksomhed, der bl.a. anlægger og vedligeholder jernbaneinfrastrukturen eller en del deraf, som defineret i artikel 3 i direktiv 91/440/EØF, hvilket også kan omfatte forvaltningen af infrastrukturkontrol- og sikkerhedssystemer. Infrastrukturforvalterens funktioner på et net eller en del af et net kan varetages af forskellige organer eller virksomheder

....

- g) »sikkerhedsmyndighed«: det nationale organ, der varetager opgaver i forbindelse med jernbanesikkerheden i henhold til dette direktiv, eller et binationalt organ, som af medlemsstater har fået pålagt disse opgaver for at gennemføre en ensartet sikkerhedsordning for specialiseret grænseoverskridende infrastruktur

...

- i) »sikkerhedsledelsessystem«: den organisation og de systemer, en infrastrukturforvalter eller en jernbanevirksomhed etablerer for at opnå en sikker ledelse af sine operationer

....

## KAPITEL II

### SIKKERHEDSUDVIKLING OG -LEDELSE

#### Artikel 4

##### *Udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden*

1. Medlemsstaterne sørger for, at jernbanesikkerheden opretholdes og, hvor det er praktisk muligt, løbende forbedres under hensyntagen til udviklingen i fællesskabslovgivningen og den tekniske og videnskabelige udvikling og med hovedvægten lagt på forebyggelse af alvorlige ulykker.

Medlemsstaterne sørger for, at sikkerhedsforskrifter fastsættes, anvendes og håndhæves på en åben og ikke-diskriminerende måde, så de bidrager til udviklingen af et integreret europæisk jernbanetransportsystem.

2. Medlemsstaterne sikrer, at foranstaltninger til udvikling og forbedring af jernbanesikkerheden tager hensyn til behovet for en systembaseret strategi.

3. Medlemsstaterne sørger for, at ansvaret for en sikker drift af jernbanesystemet og kontrollen med de risici, der opstår på dette system, ligger hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder med pligt for disse til at iværksætte nødvendige risikostyringsforanstaltninger, om nødvendigt i gensidigt samarbejde, til at opfylde nationale sikkerhedsforskrifter og -standarder og til at etablere sikkerhedsledelsessystemer i overensstemmelse med dette direktiv.

Med forbehold af medlemsstaternes retsfor skrifter vedrørende civilt erstatningsansvar er hver infrastrukturforvalter og jernbanevirksomhed ansvarlig for sin del af systemet og for sikker drift af denne del, herunder levering af materiel og indgåelse af kontrakter om tjenesteydelser, i forhold til brugere, kunder, berørte arbejdstagere og tredjeparter.

4. Dette berører ikke de enkelte producenters, vedligeholdelsesvirksomheders, vognindehaveres eller tjenesteyderes eller ordregiveres ansvar for, at det rullende materiel, de anlæg og det øvrige udstyr og materiel eller de tjenesteydelser, de leverer, opfylder de anførte krav og betingelser, således at det er sikkert for jernbanevirksomheden og/eller infrastrukturforvalteren at anvende det i driften.

...

#### Artikel 8

##### *Nationale sikkerhedsforskrifter*

1. I medfør af dette direktiv udarbejder medlemsstaterne bindende nationale sikkerhedsforskrifter og sørger for, at de offentliggøres og er tilgængelige for alle infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, ansøgere om sikkerhedscertifikater og ansøgere om sikkerhedsgodkendelser i et klart sprog, der kan forstås af alle berørte parter.

....

#### Artikel 9

##### *Sikkerhedsledelsessystemer*

1. Infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder sikrer, at jernbanesystemet mindst kan opfylde de fælles sikkerhedsmål og er i overensstemmelse med de nationale sikkerhedsforskrifter,

som omhandlet i artikel 8 og bilag II, og med de sikkerhedskrav, der er fastsat i TSI'erne, samt at de relevante dele af de fælles sikkerhedsmetoder finder anvendelse.

2. Sikkerhedsledelsessystemet skal opfylde de krav og indeholde de elementer, der er fastsat i bilag III, tilpasset til karakteren og størrelsen af samt andre omstændigheder ved den pågældende aktivitet. Systemet sikrer kontrollen med alle risici, der hidrører fra infrastrukturforvalterens eller jernbanevirksomhedens aktivitet, herunder levering og vedligeholdelse af materiel samt brug af kontrahenter. Uden at det berører de eksisterende nationale og internationale ansvarsregler, skal sikkerhedsledelsessystemet, når det er relevant og rimeligt, også tage hensyn til risici, der opstår som følge af andre parters aktiviteter.

3. Enhver infrastrukturforvalters sikkerhedsledelsessystem skal tage hensyn til virkningerne af forskellige jernbanevirksomheders operationer på nettet og give mulighed for, at alle jernbanevirksomheder kan operere i overensstemmelse med TSI'er, nationale sikkerhedsforskrifter og de vilkår, som er fastsat i deres sikkerhedscertifikat. Sikkerhedsledelsessystemet skal desuden udformes med henblik på, at infrastrukturforvalterens katastrofe- og beredskabsprocedurer kan koordineres med alle jernbanevirksomheder, som opererer på den pågældende infrastruktur.

4. Hvert år senest den 30. juni forelægger alle infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder sikkerhedsmyndigheden en sikkerhedsrapport omhandlende det foregående kalenderår. Sikkerhedsrapporten indeholder:

- a) oplysninger om, i hvilket omfang organisationens samlede sikkerhedsmål er nået, og om resultaterne af sikkerhedsplaner
- b) nationale sikkerhedsindikatorer og de fælles sikkerhedsindikatorer, der er fastsat i bilag I, i det omfang, det er relevant for den pågældende organisation
- c) resultaterne af intern sikkerhedsrevision
- d) bemærkninger om fejl og mangler ved jernbanedrift og infrastrukturforvaltning, som kan være relevante for sikkerhedsmyndigheden.

....

## Artikel 11

### *Sikkerhedsgodkendelse af infrastrukturforvaltere*

1. For at få tilladelse til at forvalte og drive en jernbaneinfrastruktur skal infrastrukturforvalteren indhente en sikkerhedsgodkendelse fra sikkerhedsmyndigheden i den medlemsstat, hvor den er etableret.

Sikkerhedsgodkendelsen omfatter:

- a) en godkendelse af infrastrukturforvalterens sikkerhedsledelsessystem, jf. artikel 9 og bilag III,
- og
- b) en bekræftelse af, at infrastrukturforvalteren accepterer at opfylde en række specifikke krav af hensyn til sikker udførelse, vedligeholdelse og drift af jernbaneinfrastrukturen, herunder i relevant omfang vedligeholdelse og drift af trafikkontrol og signalsystem.

2. Sikkerhedsgodkendelsen fornyes efter ansøgning fra infrastrukturforvalteren mindst hvert femte år. Den ajourføres helt eller delvis, hvis infrastrukturen, signalsystemet eller energiforsyningen eller principperne for deres drift og vedligeholdelse ændres væsentligt. Indehaveren af sikkerhedsgodkendelsen underretter omgående sikkerhedsmyndigheden om alle sådanne ændringer.

Sikkerhedsmyndigheden kan forlange, at sikkerhedsgodkendelsen ajourføres efter væsentlige ændringer i de overordnede sikkerhedsforskrifter.

Hvis sikkerhedsmyndigheden fastslår, at en godkendt infrastrukturforvalter ikke længere opfylder kravene med henblik på sikkerhedsgodkendelse, trækker den godkendelsen tilbage og begrundet sin afgørelse.

3. Sikkerhedsmyndigheden underretter inden en måned agenturet om de sikkerhedsgodkendelser, der er udstedt, fornyet, ajourført eller trukket tilbage. Oplysningerne indeholder infrastrukturforvalterens navn og adresse, godkendelsesdato, omfanget af og gyldighedsperioden for sikkerhedsgodkendelsen samt, i tilfælde af tilbagetrækning, begrundelsen for afgørelsen.

## Artikel 12

### *Ansøgningskrav i forbindelse med sikkerhedscertifikater og godkendelser*

1. Sikkerhedsmyndigheden træffer afgørelse om en ansøgning om sikkerhedscertifikat eller sikkerhedsgodkendelse hurtigst muligt og under alle omstændigheder senest fire måneder efter at have modtaget alle de krævede oplysninger og eventuelle supplerende oplysninger. Hvis ansøgeren anmodes om at forelægge yderligere oplysninger, meddeles dette omgående.

2. For at gøre det lettere for nye jernbanevirksomheder at etablere sig og for jernbanevirksomheder fra andre medlemsstater at indgive ansøgninger giver sikkerhedsmyndigheden detaljeret vejledning om, hvordan sikkerhedscertifikatet opnås. Den oplyser om alle krav, som er fastsat i henhold til artikel 10, stk. 2, og stiller alle relevante dokumenter til rådighed for ansøgeren.

Der gives særlig vejledning til jernbanevirksomheder, som ansøger om et sikkerhedscertifikat for tjenester på en nærmere afgrænset del af en infrastruktur, med specifik angivelse af, hvilke forskrifter der er gældende for den pågældende del.

3. En trykt ansøgningsvejledning med en beskrivelse af og redegørelse for betingelserne for udstedelse af sikkerhedscertifikater og angivelse af, hvilke dokumenter der skal forelægges, stilles gratis til rådighed for ansøgerne. Alle ansøgninger om sikkerhedscertifikater indgives på det sprog, som kræves af sikkerhedsmyndigheden.

...

## KAPITEL IV

### *SIKKERHEDSMYNDIGHED*

## Artikel 16

### *Opgaver*

1. Hver medlemsstat opretter en sikkerhedsmyndighed. Denne myndighed, der kan være ministeriet med ansvar for transportspørgsmål, er med hensyn til organisation, retlig struktur og beslutningstagning uafhængig af alle jernbanevirksomheder, infrastrukturforvaltere, ansøgere om sikkerhedscertifikater og ordregivere.

2. Sikkerhedsmyndigheden varetager som et minimum følgende opgaver:

- a) den udsteder i overensstemmelse med artikel 14 i direktiv 96/48/EF ibrugtagningstilladelser for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog, og kontrollerer, at de drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav
- b) den udsteder i overensstemmelse med artikel 14 i direktiv 2001/16/EF ibrugtagningstilladelser for de strukturelt definerede delsystemer, der indgår i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog, og kontrollerer, at de drives og vedligeholdes i overensstemmelse med de relevante væsentlige krav

- c) den fører tilsyn med, at interoperabilitetskomponenterne er i overensstemmelse med de væsentlige krav, jf. artikel 12 i direktiv 96/48/EF og 2001/16/EF
- d) den udsteder ibrugtagningstilladelser for nyt og væsentligt ændret rullende materiel, for hvilket der endnu ikke er vedtaget en TSI
- e) den udsteder, fornyer, ajourfører og tilbagekalder relevante dele af sikkerhedscertifikater og sikkerhedsgodkendelser, der er udstedt i overensstemmelse med artikel 10 og artikel 11, og kontrollerer, at betingelserne og kravene deri overholdes, og at infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder opererer i overensstemmelse med de krav, der er fastsat i EF-forskrifter eller national lovgivning
- f) den overvåger, fremmer, styrker og udvikler om nødvendigt de overordnede sikkerhedsforskrifter, herunder systemet med nationale sikkerhedsforskrifter
- g) den fører tilsyn med, at rullende materiel er behørigt registreret, og at sikkerhedsmæssige oplysninger i det nationale register, der er oprettet i henhold til artikel 14 i direktiv 96/48/EF og i direktiv 2001/16/EF, er korrekte og ajourførte.

3. De i stk. 2 nævnte opgaver kan ikke overføres eller gives i entreprise til en infrastrukturforvalter, en jernbanevirksomhed eller en ordregiver.

## Artikel 17

### *Principper for beslutningstagning*

1. Sikkerhedsmyndigheden udfører sine opgaver på en åben og ikke-diskriminerende måde. Den giver navnlig alle parter mulighed for at blive hørt og begrundet sine afgørelser.

Den reagerer omgående på anmodninger og ansøgninger, fremsætter selv hurtigst muligt anmodninger om oplysninger og vedtager alle sine afgørelser inden fire måneder efter modtagelse af alle efterspurgte oplysninger. Den kan på et hvilket som helst tidspunkt anmode om teknisk bistand fra infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder til udførelsen af de i artikel 16 omhandlede opgaver.

Under udviklingen af de nationale rammer for sikkerhedsreguleringen hører sikkerhedsmyndigheden alle involverede personer og interesserede parter, herunder infrastrukturforvaltere, jernbanevirksomheder, fabrikanter, virksomheder, der udfører reparations- og vedligeholdelsesarbejde, samt brugere og personalerepræsentanter.

2. Sikkerhedsmyndigheden kan frit gennemføre alle inspektioner og undersøgelser, der er nødvendige for varetagelsen af dens opgaver, og har adgang til alle relevante dokumenter og lokaler, anlæg og materiel hos infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

3. Medlemsstaterne træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre, at sikkerhedsmyndighedens afgørelser kan prøves ved en domstol.

4. Sikkerhedsmyndighederne udveksler synspunkter og erfaringer med henblik på at harmonisere kriterierne for deres beslutningstagning i Fællesskabet. Samarbejdet tager navnlig sigte på at lette og koordinere sikkerhedscertificeringen af jernbanevirksomheder, der har fået tildelt internationale kanaler efter proceduren i artikel 15 i direktiv 2001/14/EF.

Agenturet bistår sikkerhedsmyndighederne i disse opgaver.

## Artikel 18

### *Årlig rapport*

Sikkerhedsmyndigheden offentliggør hvert år en rapport om sine aktiviteter det foregående år, som fremsendes til agenturet senest den 30. september. Rapporten indeholder oplysninger om:



- a) udviklingen i jernbanesikkerheden, herunder en samlet redegørelse for situationen i medlemsstaten hvad angår de fælles sikkerhedsindikatorer i bilag I
- b) vigtige ændringer i lovgivning og forskrifter om jernbanesikkerhed
- c) udviklingen vedrørende sikkerhedscertificering og sikkerhedsgodkendelse
- d) resultater og erfaringer fra tilsynet med infrastrukturforvaltere og jernbanevirksomheder.

.....

## Forordning (EØF) nr. 2598/70 af 18. december 1970

Kommissionens forordning (EØF) nr. 2598/70 af 18. december 1970 vedrørende fastlæggelsen af indholdet af de forskellige poster i bogføringskemaerne i tillæg I til Rådets forordning (EØF) nr. 1108/70 af 4. juni 1970

.....  
TILLÆG I

.....

### A . JERNBANER

Jernbanernes trafikveje omfatter følgende anlæg, såfremt disse hører til hoved - og tjenestesporene, med undtagelse af spor inden for reparationsværksteder, baneværksteder eller lokomotivremiser samt private sportilslutninger:

- Grunde ;
- Banelegeme og planum, især dæmninger, gennemskæringer, dræninger og afvandingsgrøfter, gennemløbsroer, beklædningsmure og beplantninger til beskyttelse af skrånninger o.s.v.;
- personperroner og læsseramper;
- rabatter og sidestier;
- indhegningsmure, hække, stakitter;
- brandlinier;
- opvarmningsanlæg til sporskifter;
- snehegn;
- Særlige konstruktioner:  
broer, stenkister og øvrige baneoverføringer, tunneller, overdækkede gennemskæringer og øvrige baneunderføringer;
- støttemure og afskærmninger mod laviner, nedstyrtende sten o.s.v.;
- Niveauoverkørsler med de til sikring af vejtrafikken nødvendige anlæg;
- Overbygning :  
skinner, rilleskinner, tvangskinner;
- sveller og langsveller, let profiljern til skinnesamling; ballast inklusive grus og sand;
- sporskifter og skinnekryds;
- drejeskiver og skydebroer (med undtagelse af dem, der kun bruges til motorvogne);
- Vejanlæg på banegårdsforpladser og i godsbanegårde med tilkørselsveje ;
- Sikrings-, signal- og fjernmeldingsanlæg på fri strækning, på banegårde og rangerbanegårde, herunder anlæg til produktion, transformering og fordeling af elektrisk strøm til signalvæsenet og fjernmeldingsanlæggene;
- de til fornævnte anlæg hørende bygninger;
- skinnebremseser;
- Belysningsanlæg til trafikens afvikling og sikring;
- Anlæg til transformering og tilførsel af strøm til den elektriske togfremdrift;
- understationer, strømforsyningsledninger mellem understation og køretråd, køreledninger med master, tredjeskinne med bærestolper;
- Tjenestebygninger til strækningstjenesten inklusive den del, der falder på lokaler og anlæg til opkrævning af beføringsgebyrer.

### B . VEJE

Vejtrafikkens trafikveje omfatter følgende anlæg:

- Grunde;
- Vejlegeme;

gennemskæringer, dæmninger, dræningsanlæg o.s.v.;

støtte- og befæstelsesanlæg;

- Kørebaner og sideanlæg:

kørebansens lag, inklusive beskyttelseslag, rabatter, midterrabatter ved adskilte kørebaner, afvandringsanlæg, holdebaner for køretøjer med motorstop o.l., raste- og parkeringspladser på fri strækning (tilkørselsveje, holdebaner, færdselstavler), parkeringspladser på offentligt terræn i byområde, beplantninger af enhver art, sikkerhedsanordninger o.s.v.;

- Særlige konstruktioner:

broer, gennemløb, overføringer, tunneller, beskyttelsesgallerier mod laviner og nedstyrtende sten, nehegn o.s.v.;

- Jernbaneoverskæringer i niveau;

- Færdselstavler og fjernmeldingsanlæg;

- Belysningsanlæg;

- Installationer til opkrævning af afgifter, parkometre;

- Vejvæsenets tjenestebygninger.

....

