

Transportudvalget
Folketinget
Christiansborg

Forslag til ”Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje”

Fejlinformation i bemærkning til lovforslagets enkelte bestemmelser fra ministeriet, hvilket til dels skyldes fejlinformation fra Banedanmark over for ministeriet og nogle kommuner.

Men henvisning til det efterfølgende og vedhæftede bilag stilles følgende spørgsmål til Transportudvalget:

Sp. 1

Er udvalget enig i med de fremkomne oplysninger, at § 21y i loven skal ændres, idet oplysningerne i bemærkningerne ikke er været korrekte?

Sp. 2

Er udvalget enig i angående høring af lovforslag, at denne ikke skal være ensidig banerelateret, men tilføjes de i nærværende anførte myndigheder mv.?

Sp. 3

Er udvalget enig i med det anførte om Banedanmarks manglende opkrævning, at de hidtidige aftaler, som anført i lovens § 3, ophæves, så der er ens forhold for alle overkørselsanlæg uanset hvornår de er ændret?

Sp. 4

Er udvalget enig i, at Transportministeren opfordres til, at meddele Banedanmark skal fratage dens krav over for Tønder kommune i relation til det anførte om ovk. 129 og Rømmøvsbro?

Sp. 5

Er udvalget enig i, at Transportministeren anmoder Banedanmark om at udføre ændring af sikringsforanstaltningerne i jernbaneoverkørsel nr. 78 for Sølløvvej uden nogen udgift for Roskilde kommune?

Sp. 6

Er udvalget enig i, at Transportministeren anmoder Banedanmark om over for Esbjerg kommune at fratage alle økonomiske krav for udestående, samt allerede afholdte udgifter med begrundelse i Banedanmarks manglende hjemmel i at pålægge Esbjerg kommune at

forlægge en dobbeltrettet sti samt udgifterne kunne være afholdt over puljen til forstærket indsats for bedre sikkerhed i overkørsler?

Sp. 7

Er udvalget enig i, at ved lovændring, at staten meddeler tilskud fra "Pulje til mere cykeltrafik", hvorefter disse midler inddrages af Banedanmark ikke skal kunne forekomme?

Er udvalget samtidig enig i, at Transportministeren meddeler Banedanmark, at de skal afholde alle udgifter med Århus kommunes stianlægs krydsning af overkørsel i Skrald Skov?

Sp. 8

Er udvalget enig i, at indtil der foreligger en lovrevision, udsendes der et midlertidigt cirkulære, der viderefører pkt. 46 i CIR nr. 132 af 06.12.1985?

Forhistorie til forslag til "Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje".

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser ad pkt. nr. 17.

Nærværende er resultat af henvendelser fra kommuner, Banedanmark og ministeriet, herunder aktindsigt fra ministeriet. Dette materiale ses at være grundlaget for ministeriets bemærkninger til lovforslaget.

Roskilde kommune sender mail af 25. november 2010 til Transportministeriet angående ønsket om en ny fællessti Langs Salløvvej, som krydser banen i jernbaneoverkørsel nr. 78. Kommunen henviser til cirkulære nr. 132 om offentlige veje, pkt. 46 – kapitel 7, i hvilket det fremgår, at staten betaler for ændrede sikringsforanstaltninger i relation til et anlægsarbejde for svage trafikanter. Kommunen har fået en vejledning om, at sagen behandles i henhold til CIR nr. 132. Kommunen er villig til at betale anlægsarbejdet for stien, men finder det rimeligt, at Banedanmark betaler for nødvendig ændring af sikringsforanstaltninger, herunder udgifter til banevagt, sikkerhedsplan etc. På dette grundlag anmoder kommunen Transportministeriet om at afgøre udgiftsfordelingen. (Se bilag nr. 2.2.0)

Banedanmark sender mail af 26. november 2010 til Roskilde kommune, hvor det oplyses, at Banedanmark betaler for ændring af signalernes placering, mens alle andre udgifter, herunder jernbanesikkerheden, betales af skadevolderen Roskilde kommune. (Se bilag nr. 2.2.1)

Transportministeriet sender mail, dateret 6. april 2011 til Banedanmark, hvor departementet meddeler enighed i, at udgiften til ændringerne i sikkerhedsforanstaltningerne i dette konkrete tilfælde, skal afholdes af Banedanmark, jf. cirkulære nr. 132 af 6. december 1985. Men ministeriet er usikker om dette også omfatter til sikkerheden ved udførelsen, banevagt mv. (Se bilag nr. 2.2.2)

Banedanmark svarer Transportministeriet med mail, dateret 12.04.2011. Svaret forholder sig ikke konkret til spørgsmålet. (Se bilag nr. 2.2.3)

Transportministeriet forespørger 4 måneder efter Banedanmark om skadevolderprincippet telefonisk d. 12.08.2011, som meddeler, at de altid har fulgt skadevolderprincippet og således aldrig har været inde i en vurdering af, om et projekt i en overkørsel har været udført af (vej-)trafiksikkerhedsmæssige hensyn. *Det vil sige en klar tilkendegivelse af, at Banedanmark tilsidesætter lovgivningen i CIR nr. 132.*

(Se bilag nr. 2.2.4)

Ministeriet sender mail af 27.11.2011 til Banedanmark. I mailen gengives § 86, stk. 5 med anmodning om oplysning angående, hvornår Banedanmark har ændret praksis og er begyndt at følge skadevolderprincippet fuldt ud.

(Se bilag nr. 2.2.5)

Banedanmark sender mail af 12.10.2011 til ministeriet, hvor der reelt ikke svares konkret på ministeriets spørgsmål om, i hvilke projekter, skadevolderprincippet er håndhævet over for vejbestyrelserne.

(Se bilag nr. 2.2.6)

Ministeriet lader d. 20.20.2011 svarudkast til Roskilde kommune vende hos Banedanmark.

(Se bilag nr. 2.2.7)

Transportministeriet sender brev, dateret 3. november 2011 til Roskilde kommune, som svar på kommunens henvendelse 25. november 2010, hvilket vil sige svaret kommer ca. 1 år efter henvendelsen!! Ministeriet oplyser, at de har foretaget en almindelig lovfortolkning.

Den kommunikation der har været mellem ministeriet og Banedanmark, har intet med en lovfortolkning at gøre, hvilket er bekræftet af juridisk ekspertise i vejura.

Et cirkulære (i nærværende sag CIR nr. 132) er bindende for den/dem, det er rettet mod. Typisk en instruks fra en overordnet (en minister) til en eller flere underordnede myndigheder (styrelser/direktorater etc.). Inden for det statslige hierarki har et cirkulære hjemmel i over-/underordningsforholdet. Uden for – eksempelvis, hvis der er tale om et cirkulære fra en minister til kommuner – kræver det, at cirkulæret har hjemmel i en lov – det har CIR nr. 132.

Ministeriet anmoder ikke Banedanmark om en konkret dokumentation med angivelse af, hvilke projekter, hvor CIR nr. 132 ikke er fulgt i relation til nye cykelsti/fortov projekter. Ministeriet lader blot "lægge-til-grund", hvad Banedanmark har oplyst. Ministeriet anmoder ikke Vejdirektoratet om at udtale sig om Banedanmarks oplysninger, vel vidende at Vejdirektoratet i henhold til lovgivning skal tage stilling til projektændringer i Banedanmarkoverkørsler.

Tilsvarende anmoder ministeriet ikke Vejdirektoratet om CIR nr. 132 er fulgt ved Privatbanernes overkørselsanlæg. I relation til CIR nr. 132 gælder det for overkørsler uanset om de er beliggende på Statsbane- eller Privatbanestrækninger.

I bilag 3 er en uddybning af CIR nr. 132 samt en stillingtagen til Banedanmarks håndtering ved større ombygninger i relation til CIR nr. 132.

Med henvisning til bilag nr. 2.2.9 ses, at Vejdirektoratet ved Privatbanerne har administreret i overensstemmelse med CIR nr. 132.

Af bilag 2.2.12 fremgår af pkt. 1, at der ved undertegnedes egne oplysninger ved høring hos kommuner og Banedanmark, er etableret 21 nye stianlæg uafhængig af andre vejændringer gennem overkørsler på Statsbane- og Privatbanestrækninger. Ved 2 af anlæggene har Banedanmark ikke villet afholde udgifterne til trods for vejledning fra Vejdirektoratet. Det vil sige, at ca. 90% af de nye stianlæg har staten afholdt udgifterne.

Både ministeriet og Banedanmark bruger termen "skadevolderprincippet" tilsvarende begrebet i en bilforsikring. "Skadevolderprincippet" har intet med ændringer i en jernbaneoverkørsel. De vejændringer, der er kendte, ved og i jernbaneoverkørsler, har alle været trafikikkerhedsfremmende.

Når en vejbestyrelse anlægger nye cykelstier/fortove for at separere "bløde" trafikanter fra de "hårde" eller ved omprofilering af kørebanen med en midterhelle før overkørslen, som hindrer frontal kollision mellem motorkøretøjer, er hastighedsdæmpende, hindrer diagonalkørsel ved halvbommeanlæg eller er så bred, at der kan opstilles vejsignaler for at tydeliggøre overkørslen, så er det en trafikikkerhedsfremmende foranstaltning, når overkørselsanlægget er aktiveret eller ikke.

Dette er i god overensstemmelse med færdselssikkerhedskommissionens handlingsplaner siden 1988 for at reducere ulykker på vejen, Transportministeriets "Mere trafikikkerhed op vejene", juni 2006, Havarikommissionen for vejtrafikulykkers rapporter etc. for udformning af veje.

Modsat forøges sikkerhedsrisikoen foranlediget af togtrafikken, når spærretiden for vejtrafikanterne øges ved hastighedsopgradering af toghastigheden og øget togantal.

Med hensyn til udgifterne til banevagt, sikkerhedsplaner, sporspærring, projektgodkendelse, ændring af overkørselsbelægning, udskiftning af andre vejsignalmaster til eftergivelige end de master, der ændres/nye i forbindelse med et nyt

stianlæg igennem en jernbaneoverkørsel etc., er det udgifter som er vejbestyrelsen uvedkomne.

I den forbindelse kan henvises til bilag 5, side 2, andet afsnit, hvorledes disse udgifter er håndteret igennem krydsningsloven. Endvidere er banereglerne om banevagt, sikkerhedsplaner etc., har Banedanmark tilsyneladende administreret som om de havde bindende karakter for de kommunale vejbestyrelser uden der er foretaget DUT-vurdering i relation til justering af det statslige bloktilskud. Tilsvarende er det de nævnte udskiftninger af eksempelvis vejsignalmaster, hvilke er i overensstemmelse med Banedanmarks interne anlægsbestemmelser SODB, som tilsvarende ikke er blevet vurderet i henhold til DUT-princippet.

Der er således umiddelbart ikke hjemmel til for Banedanmark at opkræve disse udgifter, hvilke ikke har været meningen i relation til CIR nr. 132.

Når der i CIR nr. 132 anføres: "Tilsvarende betaler staten forbedringer og ændringer af sikringsforanstaltninger for anlægsarbejder, der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motorkøretøjer, men f.eks. at sikre de svage trafikanter med cykelstier og fortove", så er "betaler" naturligvis underforstået alle banerelaterende udgifter i forbindelse med stianlægget.

Ved Privatbanerne er de kommunale vejbestyrelser ikke pålignet ovennævnte udgifter.

Sammenfatning:

I forbindelse med forberedelserne til lovforslaget har ministeriet begået den ene efter den anden faktuelle fejl. Nogle af fejlene har baggrund i, at Banedanmark har meddelt fejlagtige oplysninger i relation til CIR nr. 132.

Alle disse fejl kommer til udtryk i bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser, ad pkt. nr. 17, hvor der anføres:

"Det foreslås, at den instans, der forårsager et anlægsprojekt i en overkørsel også er der, der skal afholde udgifterne til de ændringer i sikkerhedsforanstaltningerne, der er påkrævet for at overkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det gælder udgifter til både ombygning/forbedringer og etablering af helt nye sikkerhedsforanstaltninger."

Det næste anførte er i den grad en alvorlig fejl:

"Ordnningen svarer til den, der findes i dag..."

Det gør den ikke på nogen måde.

Høring:

I "Bemærkninger til lovforslaget" ad pkt. 8 "Høring" oplyses at lovforslaget er sendt i høring hos følgende myndigheder. Det er i alt 93. Heraf er ca. 50 direkte skinnerelateret.

Men høringslisten har en alvorlig fejl idet, at de vejrelaterede myndigheder mv. ikke er på listen:

Det er de 52 kommuner, hvori der er jernbaneoverkørsler. (Det er typisk, når der tales med kommuner, er der ingen der kender til lovændringerne i relation til jernbaneoverkørsler)

Vejdirektoratet

Dansk Cyklist Forbund

Rådet For Sikker Trafik

Dansk Transport & Logistik

Danske Busvognmænd

FDM

Kommunalteknisk Chefforening

DTU Transport

Dansk Trafik Teknik

Trafitec

Havarikommissionen for Vejtrafikulykker

Rigspolitiet

Politiforbundet

Angående "Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser" ad pkt. nr. 17 skal der langt mere uddybende forklaringer og begrundelser til ændringerne.

Jernbaneoverkørsler er et meget "lukket" område med specielt meget få specialister på vejsiden.

Drift- og vedligeholdelsesudgifter Videreførelse af eksisterende overenskomster

Indledningsvis kan henvises til bilag 5, side 5, afsnit 2 og 3, der viser hvor ringe styr DSB havde på drift- og vedligeholdelsesudgifterne. Der er en manco på ca. 12 mio. kr. i 1985-priser til vejsiden.

Hvor mange overkørselsanlæg, der er fremmedejet på Banedanmarks personbanestrækninger kendes ikke præcist. På en liste fra 14.08.1985 revideret med hensyn til nedlæggelse, overdragelse til andre baner og DSB er der 9 overkørsler tilbage. Men det er også konstateret i den løbende sagsbehandling, at der er flere fremmedejet overkørsler, der ikke er medtaget på listen.

I forbindelse med en aktuel sag på en fremmedejet overkørsel i 2004 kunne der konstateres, at der ikke var så langt, som kommunen kunne se tilbage til år 2000, modtaget opkrævninger på drift- og vedligeholdelsesudgifter.

Ved en aktuel rundspørge til kommunerne er der ikke en eneste, der har registreret opkrævninger fra Banedanmark på statsbanestrækninger. Der er blevet registreret opkrævning på de fremmedejet anlæg på Privatbanerne, der blev overdraget Banedanmark pr. 01.01.2012.

Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner

Med henvisning til bilag 1, venstre spalte, nederst ad pkt. 3 anføres, at lovforslaget vil medføre en beskedent mindre udgifter for kommunerne osv.

Ministeriet meddeler ved brev af 30.03.2012 til KL angående "Økonomiske konsekvenser af forslag til lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje".

De årlige omkostninger forbundet med at drive og vedligeholde en overkørsel er af Banedanmark estimeret til 100.000 kr. pr. overkørsel.

Det kan oplyses, at, ved Privatbanerne, for fremmedejet anlæg, blev opkrævet i 2011 en standardudgift dækkende udgifter til bl.a. arkiv, tegningsretning, uddannelse etc. på ca. 15.000 kr. pr. overkørsel. Herudover betalte ejerne kun de direkte udgifter til reparation, el etc. For de af Vejdirektoratet ejede overkørselsanlæg var gennemsnitsudgiften 40.000 kr.

Der er vist et behov for en nærmere økonomisk vurdering af Banedanmarks udgifter, herunder hvorledes driften udføres.

Tønder kommune

Jernbaneoverkørsel nr. 129 for Borgumsvej

Fejlinformation fra ministeriets og Banedanmarks side

Der henvises til bilagene nr. 2.2.13-2.2.17.

På baggrund af en henvendelse fra Tønder kommune d. 17. august 2012 til ministeriet oplyser kommunen, at der er anlagt en dobbeltrettet cykelsti i projektet, og i henhold til CIR nr. 132 af 06.12.1985, kapitel 7, kan Tønder kommune læse, at udgiften afholdes af staten, hvis ændringen af overkørslen udføres for at sikre de "bløde" trafikanter og det var det, der var hovedessensen med projektet.

Ministeriet fremsender ved mail d. 13.09.2012 til Tønder kommune, hvori det fremgår, at Banedanmark har oplyst, at stibomanlægget blev taget i brug d. 9. februar 2012. På det tidspunkt var vejlovens bestemmelser om overkørsler stadig gældende og det er derfor det regelsæt, vi foretager en fortolkning af.

Transportministeriets departement har i en tidligere sag taget stilling til spørgsmålet om anvendelse af CIR nr. 132 af 6. december 1985. Jeg vedlægger en kopi af vores brev til Roskilde kommune.

Af brevet fremgår det, at cirkulærets undtagelse til skadevolderprincippet er fortrængt af en mere end 25 års fast praksis.

Det er derfor vores vurdering, at udgiftsfordelingen i denne sag bestemmes af skadevolderprincippet.

Bemærkning:

I lighed med det tidligere omtalte brev af 3. november 2011 til Roskilde kommune, hvori der til sidst i dette brev i lighed med ovennævnte mail til Tønder kommune anføres: "På denne baggrund er det departementets vurdering", det vil sige der ikke er truffet en afgørelse.

Roskilde kommunes jurist har talt med ministeriet, som meddeler, at det ikke er en afgørelse, men deres vejledende udtalelse. Hvis kommunen vil videre med sagen, skal kommunen få Banedanmark til at træffe en afgørelse, som der så kan klages over til ministeriet.

Kommunen har hele tiden afvist at betale med henvisning til CIR nr. 132. Banedanmark har ingen hjemmel eller ministeriel afgørelse til at gøre andet.

Tønder kommune afvises over for kammeradvokaten ved mail af 28.03.2014, at deres klients fremsatte betalingskrav som uberettiget.

Til sidst i mailen bemærker kommunen, at den naturligvis ønsker en konstruktiv dialog med Banedanmark og vil derfor indbyde til et møde indenfor 14 dage. (Se bilag 2.2.16).

Denne indbydelse besvarer kammeradvokaten d. 7. april 2014 med en stævning til Sønderborg ret!!

Nærværende sag er løbet alt for sent i gang fra Banedanmarks side over for Tønder kommune inden sporombygningen skulle iværksættes ultimo juni 2011.

For de overkørsler, der skal ombygges for Banedanmarks regning blev allerede indkaldt til møde d. 01.10.2010. Kommunen skal naturligvis have tid til projektudformning samt overblik over økonomien, om udgifterne kan indpasses for budget 2011.

Banebro for underføring af Rømhøjvej

Ud over det i bilag 2.2.15 anførte ligger de udførte arbejder, betegnes som ny konstruktion, som følge af, at toghastigheden planlægges hævet fra, de ved broens etablering i 1970, 75 km/t til 120 km/t. Den nye konstruktion ligger langt ud over, hvad der kunne forventes ved overenskomstens indgåelse. Der er ikke på noget tidspunkt opkrævet drift- og vedligeholdelsesudgifter.

Cykelstikrydsning af Grenåbanen i Skrald Skov

Som det fremgår af bilag 2.2.18 har Vejdirektoratet d. 15. juli 2013 givet tilsagn om tilskud fra "Pulje til mere cykeltrafik".

Men med den lovændring, der er sket med "Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje" ad § 21y betyder, at det tilsagn om tilskud som Vejdirektoratet har meddelt, vil blive inddraget af en anden statslig myndighed ved Banedanmark, når stien skal krydse banen.

Det fremmer ikke intentionerne med "Pulje til mere cykeltrafik".

Esbjerg kommune, sti langs Nørremarksvej

Krydsning af Bramming-Tønder banen

Af bilag 2.2.19 fremgår Esbjerg kommunes brev til Banedanmark med de faktuelle oplysninger.

Det er korrekt kommunen ikke på noget tidspunkt har fået objektiv forvaltningsmæssig vejledning om lovgivning, regler mv. om jernbaneoverkørsler.

Til det af kommunen anførte, skal tilføjes to forhold:

1. I december 2010 vedtog Folketinget at forstærke indsatsen for bedre sikkerhed i overkørsler ved aftalen "Forstærket indsats mod spøgelsesbilisme og bedre sikkerhed i overkørsler" af 16. december 2010.

I screeningsrapporten er sikring af den eksisterende dobbeltrettet cykelsti med automatiske bomme slet ikke omtalt til udførelse i rapporten. I det udarbejdede Excel-ark, bilag 3, er sikringen med stibomme fremgår ingen prioriteringsgruppe.

Er årsagen den, at overkørslen er "fremmedejet", hvilket må betvivles kraftigt, idet der ikke foreligger dokumentation for, at der i de seneste 20 år er opkrævet drift- og vedligeholdelsesudgifter.

Det ses ingen steder anført, at de tilstillede midler ikke må anvendes på "fremmedejede" overkørsler.

For en cyklist er det fuldstændig ligegyldigt, hvem der ejer overkørslen, det drejer sig om sikkerhed for den pågældende.

Ikke sikrede dobbeltrettet cykelstier med halvbomme har været anset som noget af det mest farlige. Der er i overkørslen et kendt uheld. På dette tidspunkt var den cyklistsluse, som fremgår af overenskomsten fjernet. Der ses ikke at være nogen godkendt dispensation til at fjerne sikkerhedsforanstaltningen.

Det er en særdeles alvorlig fejl.

Det fremgår af vurderingsskemaet, at stien har en af de største trafikmængder af bløde trafikanter i hele Esbjerg kommune. Denne sti burde ligge i toppen for at få midler fra den af Folketinget afsatte pulje til forbedret sikkerhed overkørsler.

I Svendborg er anvendt midler til at et "fremmedejet" overkørselsanlæg?

2. Der har ikke været nogen trafiksikkerhedsmæssig saglig begrundelse for at forlægge stien idet der ikke har været nogen registrerede uheld med cyklister.

Med venlig hilsen

Carl Dixen Pedersen

Konsulent med speciale i jernbaneoverkørslers sikkerhed

Har været ansat i Vejdirektoratet, hvor jeg i perioden 1981 indtil pensionering i medio 2009, har haft ansvar for jernbaneoverkørselsområdet

Adresse:

Rugbjerg 55

2670 Greve

Tlf: 29453014