

Bilag 1.

FOLKETINGSTIDENDE A

FOLKETINGET



Lovforslag nr. L 136

Folketinget 2011-12

Fremsat den 28. marts 2012 af transportministeren (Henrik Dam Kristensen)

Forslag
til

Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje¹⁾

(Afgifter, gebyrer, internationale vedtægter, godkendelse af uddannelsessteder m.v.)

»Kapitel 8 e

Udgiftsfordeling i jernbaneoverkørsler

§ 21 y. Udgifter til drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren.

§ 21 z. Når et anlægsarbejde i en jernbaneoverkørsel medfører behov for etablering af nye eller ændring af bestående sikkerhedsforanstaltninger, afholdes udgifterne hertil af vedkommende vejbestyrelse henholdsvis vejmyndighed, hvis etablering af eller ændringen i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på vejnettet. Tilsvarende afholdes udgifterne af jernbaneinfrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændringen i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banonettet.

§ 3

Sik. 1. Loven træder i kraft den 1. juni 2012.

Sik. 2. Afaler om fordeling af udgifter, jf. § 21 y, som er gældende på lovens ikrafttrædelsestidspunkt, kan videreføres med deres indhold indtil aftalen udløber eller ændres.

Sik. 3. I 2012 opkræves de i § 21 u, stk. 1-3, nævnte afgifter fra lovens ikrafttræden og året ud.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner

Lovforslaget vil medføre en beskedent mindredigt for kommunerne som følge af ændringen af reglerne om udgiftsfordelingen vedrørende sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler. Denne mindredigt vil være en konsekvens af, at kommunerne ikke længere skal afholde udgiften til drift af sikkerhedsforanstaltninger, hvor de har forudsagt et anlægsprojekt i en overkørsel. Disse udgifter vil fremover skulle afholdes af Banedanmark. Der vil således blive mere

Til nr. 17

Til § 21 y

Det er ifølge gældende EU-direktiver jernbaneinfrastrukturforvalteren, der har ansvaret for sikkerheden i overkørslen. Det foreslås, at det altid er jernbaneinfrastrukturforvalteren, der skal afholde udgifter til almindelig drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne. Dette gælder også sikkerhedsforanstaltninger, hvor vejmyndigheden/vejbestyrelsen har afholdt udgifterne til etablering eller forbedring af sikkerhedsforanstaltningerne, jf. den foreslåede § 21 z. At disse drift- og vedligeholdelsesudgifter – for sikkerhedsforanstaltninger, hvor vejbestyrelsen/vejmyndigheden har afholdt udgifter til etablering eller forbedring – fremover skal afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, er en ændring i forhold til den gældende bestemmelse i vejlovens § 86, stk. 5, hvorefter den instans, der forårsager et projekt i en jernbaneoverkørsel også er den instans, der skal afholde udgifterne til anlæg, drift og vedligeholdelse. Baggrunden for denne ændring er, at det er mest hensigtsmæssigt for at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau, at det er den, der er ansvarlig for sikkerheden i overkørslen, der skal bære udgifterne til drift og vedligehold.

Til § 21 z

Det foreslås, at den instans, der forårsager et anlægsprojekt i en overkørsel, også er den, der skal afholde udgifterne til de ændringer i sikkerhedsforanstaltningerne, der er påkrævet for at overkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. Det gælder udgifter til både ombygning, forbedringer og etablering af helt nye sikkerhedsforanstaltninger. Ordningen svarer til den, der findes i dag med den undtagelse, at udgifterne til fremtidig drift og vedligehold af de sikkerhedsforanstaltninger, der er betalt af den, der har forårsaget projektet, ikke længere også skal afholdes af den, der har forårsaget projektet.

Det vil sige, at hvis det er vejbestyrelsen/vejmyndigheden, der forårsager et projekt, der medfører behov for forbedring eller etablering af sikkerhedsforanstaltningerne, afholder vejbestyrelsen/vejmyndigheden udgifterne til disse, men udgifterne til den fremtidige drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltningerne afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren.

Udgifter til ændringer i sikkerhedsforanstaltninger, der ikke kan henføres til et anlægsprojekt i overkørslen, afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren, der som ansvarlig for sikkerheden i overkørslen skal sørge for, at overkørslen lever op til gældende sikkerhedskrav. En sådan ændring vil typisk være tilfældet, hvor jernbaneinfrastrukturforvalteren selv vurderer - f.eks. som følge af den almindelige udvikling i

vejtrafikken - at yderligere sikkerhedsforanstaltninger er påkrævet. Herudover kan Trafikstyrelsen som tilsynsmyndighed vurdere, at der er behov for at pålægge jernbaneinfrastrukturforvalteren at etablere eller ændre sikkerhedsforanstaltningerne.

18. juni 2012.

Nr. 613.

Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje¹⁾

(Godkendelse af uddannelsessteder m.v.)

»Kapitel 8 e

Udgiftsfordeling i jernbaneoverkørsler

§ 21 x. Udgifter til drift og vedligeholdelse af sikkerhedsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler, der er åbne for almindelig færdsel, afholdes af jernbaneinfrastrukturforvalteren.

§ 3

Sik. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2012.

Sik. 2. Afaler om fordeling af udgifter, jf. § 21 x i lov om jernbane som affattet ved denne lovs § 1, nr. 16, som er gældende på lovens ikrafttrædelsestidspunkt, kan videreføres med deres indhold, indtil aftalen udløber eller ændres.

§ 21 y. Når et anlægsarbejde i en jernbaneoverkørsel medfører behov for etablering af nye eller ændring af bestående sikkerhedsforanstaltninger, afholdes udgifterne hertil af henholdsvis vedkommende vejbestyrelse eller vedkommende vejmyndighed, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på vejnettet. Tilsvarende afholdes udgifterne af jernbaneinfrastrukturforvalteren, hvis etablering af eller ændring i sikkerhedsforanstaltningerne skyldes anlægsarbejder på banonettet.

30.12.2013

Transportministeriet
Center for kollektiv trafik
Att.: Kontorchef Mikkel Sune Smith

"Cirkulære nr. 132 af 06.12.1985 – cirkulære om lov om offentlige veje" i relation til etablering af ny dobbeltrettet cykelsti igennem jernbanecoverkørsel nr. 129 for Borgumsvej.
"Lov om ændring af lov om jernbane og lov om offentlige veje."

Med brev af 11. december 2013 besvares Tønder kommunes brev til Transportministeriet (TRM) af 19. september 2012.

TRM meddeler, at der ikke i lovforslaget er taget højde for det høringssvar, som Vejdirektoratet afgav d. 3. november 2011, til forslaget vedrørende bestemmelserne om jernbanecoverkørsler. TRM erkender, at det er en fejl, men TRM oplyser ikke noget om, hvad der vil blive foretaget overfor lovgivningen for denne fejlinformation, der er i bemærkningerne til lovforslaget.

Hvad har TRM tænkt sig at gøre i den anledning?

TRM bemærker ikke, i formåvnte brev af 11. december 2013, noget om, det anførte vedrørende jernbanecoverkørsel nr. 129 for Borgumsvej og dermed også indirekte for jernbanecoverkørsel nr. 78 i Roskilde kommune, idet TRM d. 13. september 2012 har besvaret Tønder kommunes henvendelse om ovk. 129 for Borgumsvej med TRM's brev af 3. november 2011 til Roskilde kommune.

Der er d. 23. december 2013 fra Bandedanmark (BD) modtaget nogle manglende oplysninger om nye stianlæg igennem BD jernbanecoverkørsler.

Der kan herefter konkluderes på baggrund af hidtidige korrespondance og oplysninger fra forskellige side samt lovgivningen mv. på området følgende:

1. Der er siden, cirkulære nr. 132 af 6. december 1985 trådte i kraft for henholdsvis BD og Privatbanernes net, kendskab til etablering af i alt 21 nye stianlæg igennem jernbanecoverkørsler.

Ved de 19 stianlæg har staten i henhold til CIR nr. 132 afholdt udgifterne til ændring og supplering af sikkerhedsforanstaltninger mv., mens vejbestyrelserne har afholdt udgifterne til stianlægget op til jernbanecoverkørsels nærmeste skinne/overkørselsbelægning.

Af de 21 stianlæg er de 12 igennem BD-overkørsler, hvoraf BD i 2 af anlæggene ikke har villet afholde udgifterne til sikkerhedsforanstaltningerne til trods for, at Vejdirektoratet har vejledt om lovgivningen.

Det vil sige ca. 90 % af de nye stianlæg har staten afholdt udgifterne til sikkerhedsforanstaltningerne.

2. I TRM's sagsbehandling af Roskilde projektet må det betegnes som en fejl, at der ikke er foretaget en høring hos Vejdirektoratet, som var den myndighed der, til og med udgangen af 2008, tog teknisk stilling til ændring af sikkerhedsforanstaltninger i overkørsler.

Fejlen bliver endnu tydeligere ved TRM svar til Tønder kommune af 13. september 2012, da TRM i forbindelse med svaret kender til Vejdirektoratets høringssvar af 3. november 2011.

3. I TRM's høring af 27. september 2011 til BD må det betegnes som en fejl, at det ikke er præciseret, at det alene er sagsbehandlingen i relation til nye stianlæg i CIR nr. 132's gyldighedsperiode, der ønskes besvaret.

4. I kommunikationen mellem TRM og BD og over for kommunerne anvendes termen skadevolderprincippet.

Denne term fremgår ikke af lovgivningen – det er en term som bl.a. anvendes i forsikringsbranchen.

Når der anlægges nye stianlæg op til en jernbanecoverkørsel, er det også en sikkerhedsfremmende foranstaltning for vejfærdslen igennem jernbanecoverkørslen og dermed også togdriften.

I den forbindelse kan der henvises til TRM's "Mere trafiksikkerhed på vejene", juni 2006 og vejreglernes håndbog "Trafiksikkerhedsprincipper. Anlæg og planlægning", december 2011.

Med henvisning til Tønder kommunes brev, dateret 16.06.2013 på side 4 øverst: "Ændret baneforhold" nedsætter øget strækningshastighed og togintensiteten sikkerheden i

jernbaneoverkørsler. I den forbindelse kan bl.a. henvises til firmaet Trafitec's litteraturstudium for Vejdirektoratet "Spærretidens betydning for antallet af ulovlige krydsninger og uheld ved jernbaneskæringer", december 2007.

Set i relation til denne sammenkædning af vej- og banetrafik er det logisk, at banen også afholder udgifter til ændrede sikkerhedsforanstaltninger i forbindelse med nye stianlæg.

5. I de tidligere anførte nye stianlæg igennem BD-overkørsler, har TRM ved 5 nye stianlæg godkendt, at BD afholder udgifter til sikkerhedsforanstaltningerne.

Det seneste nye stianlæg, hvor BD har afholdt udgifterne til sikkerhedsforanstaltningerne, er sket i 2011/12.

6. I cirkulære nr. 132 anføres i indledningen bl.a. "Som led i regelsaneringsarbejdet har ministeriet fundet det formålsjensligt at udsende et nyt samlet cirkulære, der udbyr lovens bestemmelser"

Endvidere er anført "De realitetsændringer, der er sket ved ændringsloven af 1985, er omtalt under cirkulærets punkter...", hvor bl.a. er nævnt pkt. 46 (Kapitel 7. Forholdet til jernbaner)...

Mere klart kan det vel ikke udtrykkes overfor de myndigheder, vejbestyrelser etc., hvad lovgivningen er på området.

Når kommunerne Roskilde og Tønder henholder sig til pkt. 46 er det lovmæssigt korrekt, at de kræver, at BD afholder udgifterne til de fornødne sikkerhedsforanstaltninger.

Er TRM enig i dette?

Når TRM i brevet til Roskilde kommune anfører en anden lovforklæning end den i CIR nr. 132, hvilket har særdeles betydelige negative økonomiske konsekvenser generelt for vejbestyrelserne, er spørgsmålet, med hvilken hjemmel har TRM til at foretage denne ændring uden høring af de myndigheder mv. som bliver berørt af den nye lovforklæning til brug for afgørelser over for Roskilde og Tønder kommune?

Hvilke bevägrunde har TRM for at foretage denne lovforklæning, når der ved ca. 90 % af nye stianlæg er administreret efter CIR nr. 132?

I aktindsigtsmateriale er der en mail fra TRM, dateret d. 20. oktober 2011 til BD anført:

"Hej Anders

Hermed som afsluttet udkast til svar til Roskilde kommune".

Dette tyder på, at der mellem BD's mail til TRM, dateret d. 12.10.2011 og formævnte mail af 20.10.2011 har været kommunikation.

Der skal herved anmodes om aktindsigt, hvis der for denne periode foreligger skriftligt materiale, telefonnotater etc.

Både TRM's og BD's sagsbehandling bærer meget præg af manglende logbog for løbende videnevdrøgelser på overkørselsområdet i CIR nr. 132's gyldighedsperiode.

Giver ovennævnte redogørelse anledning til, at TRM vil fremsende nye svar på henvendelse om udgiftsfordeling i forbindelse med nye stianlæg igennem BD's overkørsler til Tønder og Roskilde kommuner?

Det oplyses sidst i TRM's brev af 11. december 2012, at der er foretaget DUT-høring og forhandlinger i foråret 2012 med kommunerne.

Med henvisning til i det nærværende brev anførte, må det antages, at høring og forhandling er sket på et fejlagtigt grundlag.

Af den grund skal anmodes om aktindsigt i det materiale, der har ligget til grund for høring og forhandlinger.

Med venlig hilsen

Carl Dixen Pedersen

Konsulent