

Bilag 3

Bilag 3

Cirkulære om lov om offentlige veje CIR nr. 132 af 6. december 1985.

Af indledningen fremgår:

"Som led i regelsaneringsarbejdet har ministeriet fundet det formålstjenligt at udsende et nyt, samlet cirkulære, der uddyber lovens bestemmelser.

De realitetsændringer, der er sket ved ændringsloven af 1985, er omtalt i bl.a. punkt 46 (Kapitel 7 – forholdet til jernbaner)"

Pkt. 46

Foruden teksten i pkt. 46 skal indledningsvis bemærkes, at ved et møde d. 13. februar 1990 mellem Trafikministeriet, DSB og Vejdirektoratet besluttede ministeriet, at fra og med 1991 var "statskassen" DSB for overkørsler på Statsbanenettet, det vil sige, at Vejdirektoratet ikke overførte krydsningsmidler til DSB. På Privatbanerne var det fortsat Vejdirektoratet.

På møde d. 18. maj 1993 mellem Trafikministeriet, DSB og Vejdirektoratet blev der nedsat en gruppe med deltagelse fra ministeriet, DSB og Vejdirektoratet, der skulle vurdere forslag til nye overkørselsregler med tilhørende cirkulære over hvilke økonomiske konsekvenser det havde.

Den 16. juni 1993 var der enighed om de foreliggende regler og forslag til cirkulære.

I cirkulæret blev det tydeliggjort, at Banestyrelsen afholder udgifterne til nye og forbedrede sikkerhedsforanstaltninger, samt eventuelle afledte vejtmæssige ændringer heraf, når:

- Strækningshastighed øges
- Sporantal i overkørsler ændres
- Banetekniske foranstaltninger medfører øgede ventetider for vejtrafikken f.eks. ved etablering af et nyt standsningssted ved en jernbaneoverkørsel.

Fra pkt. 46 skal fremhæves følgende punkter:

- A. For at sikre størst mulig ensartethed pålægges det efter § 86, stk. 1 vejbestyrelserne (NB: Det gælder også banerne og politiet) at forelægge

ministeriet (i praksis Vejdirektoratet) forslag om etablering eller forbedring af sikkerhedsforanstaltninger.

- B. Den ændrede formulering i stk. 5 præciserer, at statskassen alene betaler etablering og forbedring af sikkerhedsforanstaltningerne i jernbaneoverkørsler, når behovet for foranstaltningerne eller forbedring af disse skyldes udviklingen i den almindelige færdsel, herunder f.eks. byudvikling i området eller den tekniske udvikling af afmærkningen, f.eks. ændret udformning af lys signaler.

- C. Efter gældende praksis har staten ikke betalt sikringsforanstaltninger i nye jernbaneoverkørsler foranlediget af nye veje eller baner.

- D. En væsentlig udvidelse af en eksisterende vej med forøgelse af kørebaner sidestilles med en ny vej (NB: Tilsvarende må gælde når antallet af banespor øges).

- E. Hvis der anlægges nye cykelstier og fortove med henblik på at øge vejens kapacitet, betaler staten ikke ændringer af eller nye sikkerhedsforanstaltninger.

- F. Staten betaler forbedringer og ændringer af sikringsforanstaltninger, selvom de er nødvendiggjort af nye anlægsarbejder, der ikke er så omfattende, at den ombyggede vej kan sidestilles med anlæg af en ny vej.

- G. Tilsvarende betaler staten forbedringer og ændringer af sikringsforanstaltninger for anlægsarbejder, der ikke har til formål at forøge kapaciteten af motorvejstrækninger, men f.eks. at sikre de svage trafikkanter med cykelstier og fortove.

Der er i perioden 6. december 1985 til 1. juli 2012, hvor Lov nr. 612 af 18. juni 2012: "Lov om ændring af lov om jernbane" træder i kraft, ikke foretaget tekstmæssige ændringer i CIR nr. 132 af 6. december 1985.

Af afgørelser eller omtale af CIR nr. 132 kan bemærkes:

- Trafikministeriet traf afgørelse af 9. december 1997 på baggrund af Banestyrelsen havde klaget over Vejdirektoratets afgørelse af 21. november 1996 om betaling af tre nye stianlæg i overkørsler, hvor den første sag var startet i 1991. Som det ses var ministeriet mere end et år om at træffe afgørelsen.

- I rapport om organisering af jernbansoverkørselsområdet, Transport- og Energiministeriet, juni 2007, er CIR nr. 612 at være gældende.
- I Transportministeriets, Departementet, Center for Veje og Broer, Notat af 9. december 2009, hvor der omtales lov nr. 185 af 8. maj 1985 om ændringer af vejlove, hvor § 86 fik en ny affattning, hvilket er lig det der er anført i CIR nr. 132 af 6. december 1985.
- I forbindelse med et igangværende regelarbejde i 1980'erne fik DSB og Vejdirektoratet af kontorchef Leif Larsen, ministeriet, en gennemgang af CIR nr. 132 ret efter det var udgivet med instruktion om, at det var det fremtidige administrative grundlag.

Til enkelte af de anførte punkter følgende supplerende bemærkninger:

Ad pkt. C.

I krydsningsreglerne fra 1933 udarbejdet i henhold til krydsningsloven nr. 28 af 1. februar 1930 anføres:

"Skal der ved udførelsen af nye vejanlæg m.m. tages ethvert hensyn til de vejinteresseredes tarv, som er foreneligt med kravet om en rimelig økonomi, ved udførelsen af de pågældende anlæg.

Som hovedregel gælder, at økonomiske hensyn ikke bør gå frem for kravet om den oversigt (NB: Den på den tid mest benyttede sikkerhedsforanstaltning) over de ændrede vejstrækninger, der er betingelse for, at vejfærdslen kan foregå sikkert."

Nogle steder i litteraturen omtales en afslutning af ministeriet i juni 1933, at der ved anlæg af nye overkørsler på bestående baner ikke kan ydes tilskud af krydsningsmidlerne til eventuelle sikringsforanstaltninger til disse.

Ved en nærmere historisk granskning af denne afgørelse viser sig at være en ny overkørsel foranlediget af nogle banemæssige forhold, hvilket er ensbetydende med, at der ikke kan ydes tilskud fra krydsningsmidlerne.

Men § 4-udvalget har indstillet og ministeriet godkendt krydsningsmidler til flytning eller sammenlægning af overkørsler i et nyt krydsningssted. Det vil sige, at den type "nye" overkørsler ikke har været betragtet som nye overkørsler for et nyt vejanlæg uafhængig af eksisterende overkørsler.

Ved Privatbanerne har, ved flytning af en overkørsel, som følge af et nyt vejanlæg og den eksisterende er nedlagt, Vejdirektoratet betalt for sikringsforanstaltningerne – dette er også ud fra, at sikringsforanstaltningerne inklusive styreenhed stod for udskiftning.

Hvad der er en ny overkørsel er ikke umiddelbart til at definere.

Der kan være et bysamfund, hvor der anlægges en omfartsvej med krydsning af banen. Hvis den/de eksisterende overkørsler i bysamfundet bibeholdes, vil de ved anlæg af omfartsvejen blive trafikaflastet, hvilket alt andet lige, vil være trafikikkerhedsfremmende. Tilsvarende vil omfartsvejens nye vejanlæg, hvor alle færdselsretninger mod overkørslen sikres med automatiske bomme være sikkerhedsfremmende. En ny overkørsel kan også være nødvendig, hvis byudvikling på begge sider af banen, medfører store omveje for trafikken. Da vil en ny overkørsel være trafikikkerhedsfremmende, da den omvejskørsel, der har været, som følge af banens barrierer, fjernes, hvilket er trafikikkerhedsfremmende for det vejnet, der bliver trafikaflastet af den hidtidige omvejskørsel, samt den hidtidige jernbansoverkørsel.

Ad. Pkt. D og E.

Disse situationer erindres ikke at have været i CIR nr. 132's gyldighedsperiode.

Efter følgende er omtalt nogle større ombygninger af overkørsler relateret til de førnævnte punkter i CIR nr. 132 gyldighedsperiode.

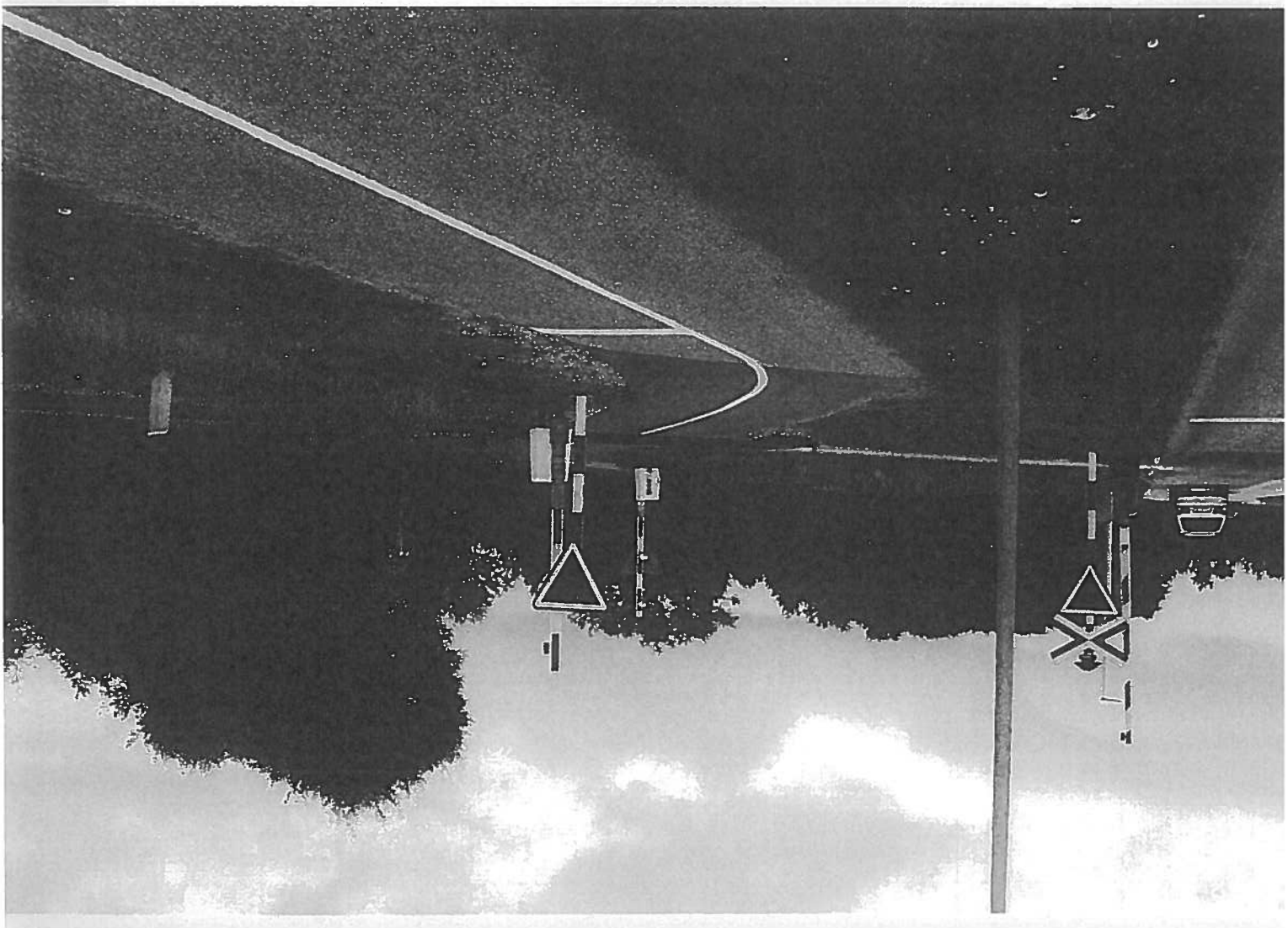
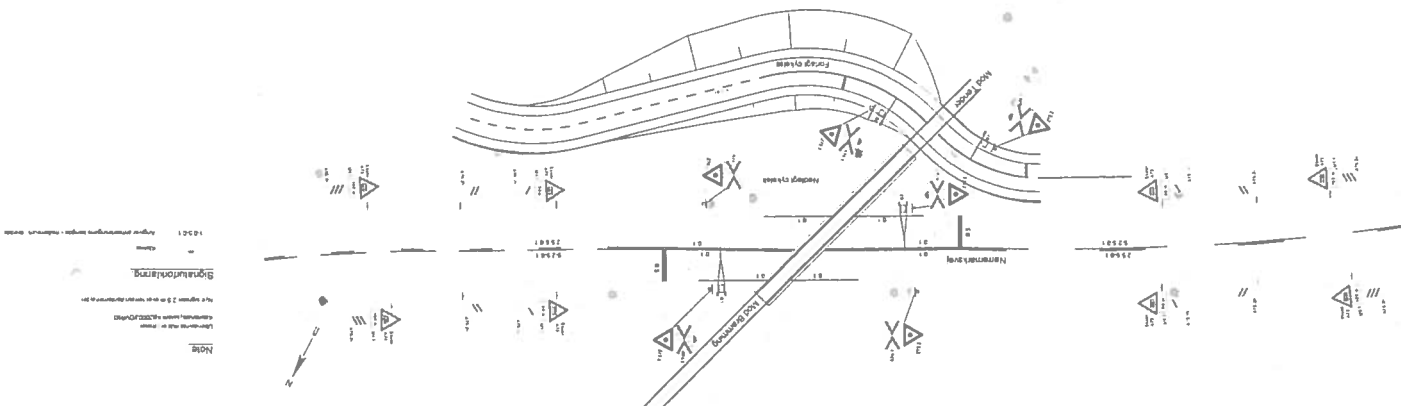
1	Jernbansoverkørsel nr. 5 for Thistedvej i Nørresundby Thistedvej blev oprustet vejteknisk og æstetisk uden at vejen fik øget kapaciteten ved ændringer af vejtversnit. Af de trafikikkerhedsfremmende foranstaltninger for vejtrafikens krydsnings igennem overkørslen blev der etableret midterhele på hver side af overkørslen, hvor der blev etableret vejsignaler til ekstra synliggørelse af overkørslen, samt stianlæggene blev forlagt til en mere "vinkelret" krydsning idet skæringsvinklen mellem bane og vej er ca. 30°.
Fejl	Banedanmark ville ikke betale for ændringer af og suppleringer med nye sikringsforanstaltninger, desuagtet at kommunen kunne henholde sig til CIR nr. 132 ad punkterne F og G. Banedanmark meddelte et overslag på 1,5-2,0 mio. kr., mens et overslag kommunen indhentede fra det rådgivende firma, der hjalp Vejdirektoratet ved overkørslerne på Privatbanerne, var på 0,8 mio. kr. Dette firma fik overdraget

	arbejdet.
	Dette kunne bringes i overvejelse at vurdere Banedanmarks omkostningsniveau.
2	<p>Jernbaneoverkørsel nr. 361 for Hjalmar Sørensenvej i Holstebro</p> <p>Kommunen ønskede at flytte overkørslen nogle få meter for at få oprustet den eksisterende nedslidte overkørsel.</p> <p>Overkørslen skulle fungere som eneste adgang til Danish Crown med lastvogne. Disse køretøjer skulle flyttes fra jernbaneoverkørsel 360 for Struervej.</p> <p>Det nye vejanlæg blev udført med midterhelle for opstilling af vejsignaler samt dobbeltrettet cykelsti.</p> <p>Banedanmark ville ikke betale for sikringsforanstaltningerne i den få meter flyttede overkørsel.</p> <p>Ombygningen var både for ovk. 361 og 360 en betydelig trafikikkerhedsfremmende foranstaltning.</p> <p>De foretagne ændringer af vej og trafik kunne i henhold til CIR nr. 132 henføres til punkterne F og G.</p>
3	<p>Jernbaneoverkørsel nr. 360 for Struervej i Holstebro</p> <p>Kommunen ønskede at ombygge den krydsende vej af dobbeltsporede overkørsel af vejrumæstetiske hensyn, samt forlægning af stianlæg.</p> <p>Kommunen klagede over meget lange spærretider når bommene var nede som følge af overkørselens tætte beliggenhed på stationen.</p> <p>Banedanmark afholdt udgifterne til ændring af overkørselsbelægning og sikringsforanstaltninger.</p>
OK	
4	<p>Jernbaneoverkørsel nr. 83a for Sivedstedvej vest for Kolind Station</p> <p>Kommunen og amtet ønskede en forlægning af den eksisterende overkørsel for Sivedstedvej/Bredgade tæt beliggende overkørsel på stationen for at få så meget vejtrafik som muligt uden om Kolind by. Overkørslen blev forlagt ca. 150 m mod vest og den eksisterende nedlagt.</p> <p>Det nye vejanlæg igennem overkørsel nr. 83a havde en langthøjere trafikikkerhedsfremmende standard med midterhelle, hvor der blev opstillet vejsignaler samt stianlæg i begge sider af vejen.</p> <p>Banedanmark krævede, at amtet betalte sikringsforanstaltningerne, hvilket</p>
Fejl	

	<p>amtet var utilfreds med, da de eksisterende var udtjente og alligevel skulle udskiftes med nye.</p> <p>Jernbaneoverkørsel nr. 194 for Stationsstien i Skødstrup</p> <p>Kommunen ønskede, at Stationsstien med 6 m bred kørebane uden cykelstier, blev afbrudt syd for banen. Stationsstien havde vejforbindelse til Grenåvej.</p> <p>Ved afbrydelse af Stationsstien blev der etableret et nyt vejanlæg Stationsvangen mellem Bondehaven krydsende banen i den eksisterende overkørsel og med forbindelse til Grenåvej.</p> <p>Ved Stationsvangens krydsning i den eksisterende ovk. 194 blev kørebanebredden ændret fra 6 m til 7 m af hensyn til lange køretøjer.</p> <p>Der blev etableret cykelsti/fortov i begge vejsider.</p> <p>Årsdogntrafikken steg fra ca. 1600 køretøjer til ca. 2000.</p> <p>Banedanmark ville ikke betale for ændring af overkørslen.</p> <p>Ombygning af overkørslen kan relateres til punkterne B, F og G i henhold til CIR nr. 132.</p>
5	
6	<p>Jernbaneoverkørslerne nr. 01/03 for Mindet, overkørsel 07 for Skibrogade, overkørsel nr. 10 for Nørreport og overkørsel nr. 230 (ny) i Århus ved havnen</p> <p>Den pågældende vej- og banestækning er beliggende meget tæt på hinanden.</p> <p>Overkørselsanlæggene er kombineret gadesignalanlæggene således, at overkørselsanlæg og gadesignalanlæg er sammenhængende.</p> <p>Århus kommune og Havnen har i de senere år foretaget betydelige trafikikkerhedsfremmende vejombygninger for de krydsende veje af banen.</p> <p>Udgiftfordelingen kendes ikke for nærværende, men de burde nok være, at banen afholdte alle udgifterne for sikringsforanstaltningerne og kommunen alle vejudgifterne.</p> <p>Jernbaneoverkørsel nr. 24 for P. Steffensesvej i Ry</p> <p>Banen blev hastighedsopgraderet.</p> <p>Ry kommune ombyggede vejen med midterhelle og cykelsti/fortov i begge vejsider.</p> <p>Banedanmark afholdt udgifterne til overkørselens sikringsanlæg, herunder stibomme.</p>
Fejl	
7	
OK	

8	Jernbaneoverkørsler nr. 36 for Toldbodsgade i Gråsten Kommunen ombyggede vejen fra enkeltrettet til dobbeltrettet, etablerede gadesignalanlæg i vejkrydset Toldbodgade, Nygade/Kongevej således, at dette anlæg med overkørselsanlægget blev et kombineret anlæg.
OK	Banedanmark ombyggede sikringsforanstaltninger, herunder stiborn for fortove samt ny styreenhed.

Сайт №: SA-30-015992-12	Төрөл: З
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	
Төрөл: З	



Bilag 5

Historisk tilbageblik fra perioden, da krydsningsloven blev vedtaget.

Vejtrafikkens bidrag til sikkerhedsfremmende foranstaltninger i jernbaneanordninger blev første gang udmøntet i "Motorafgiftsloven", 1921 og 1927. Dette skete som følge af, en efter datidens normer, intensiv og hurtiggående vejtrafik, der i foruroligende grad medførte stigende ulykker i de ubevogtede jernbaneanordninger på Privatbanerne og DSB's sidebaner.

I "Motorafgiftsloven" var der en bestemmelse om midlernes anvendelse til forbedring af henholdsvis vejene og til sikringsforanstaltninger i og ved jernbaneanordninger.

Men som følge af den hurtigt voksende biltrafik var kommunerne mere optagne med at forbedre egne veje end anvendelse til forbedret sikkerhed i jernbaneanordningerne. Kommunerne mente det var en baneopgave.

Det var tydeligt, at der gennem lovgivning var behov for et afgørende grundlag for forbedring af forholdene ved jernbaneanordninger samtidig med, at der årligt fra staten blev stillet et beløb til rådighed til sikring af færdslen i og ved jernbaneanordninger.

Behovet for lovgivningen ses tydeligt af, at der i 1906 var 9 sammenstød mellem tog og hestevogn, mens der i perioden 01.02.1930-31.03.1932 var 251 ulykker i jernbaneanordninger med 30 dræbte og 84 sårede.

Efter to Rigsdagssamlinger 1928/29 og 1929/30 blev "Krydsningsloven", nr. 28 af 1. februar 1930 om sikring af færdslen i vejryds, samt krydsninger mellem veje og jernbaner, vedtaget.

I forbindelse med forhandlingerne i Rigsdagen kom det frem, at årsagen til behovet for loven var, at der har været nogle gnidninger mellem vejmyndighederne og banerne.

Det beløb (krydsningsmidlerne) fra motorafgifterne, der blev stillet til rådighed for gennemførslen af loven skulle først og fremmest komme vejfærdslen til gode og skulle ikke betragtes som en særlig håndsækning til jernbanerne.

Loven og midlerne blev først og fremmest målrettet mod de ubevogtede krydsninger mellem jernbaner og offentlige veje og private veje, der er åbne for almindelig færdsel og de viadukter, ad hvilke de nævnte veje føres over eller under jernbaner.

Krydsningsloven blev administreret af et omfattende udvalgsapparat med 25 § 2-udvalgsudvalg som indstillede til et statsligt § 4-udvalg, der igen indstillede til ministeren. § 4-udvalget havde Overvejsinspektøren som formand, 1 repræsentant fra henholdsvis Justitsministeriet og motororganisationerne samt tilfornår sagkyndige i spørgsmål om veje, baner og jura.

§ 4-udvalget var et rådgivende udvalg fælles for hele landet, der havde til opgave at koordinere de mange indstillinger fra amtsudvalgene og sørge for en vis ensartethed i sikringsforanstaltningerne landet over. Overslagene for sikringsforanstaltninger indbefattede alle udgifter til projektering og i forbindelse med udførelsen.

Det var således et omfattende arbejde udvalget havde og som derudover udførte arbejdet regler mv.

En udvalgssekretær opgjorde det hidtidige arbejde i april 1945 til:

- Tinglyst oversigt for vejtrafikken ud ad banen ved ca. 600 overkørsler
- Lyssignaler i ca. 860 overkørsler
- Nybygget eller ombygget ca. 100 viaduktanlæg
- Talrige mindre overkørsler afmærket med krydsningsmærker
- Herudover vejforlægninger, advarseistavler etc.

Krydsningsloven blev ophævet 1970. Denne lovs hovedsigte var, at krydsningsmidlerne (over finansloven) først og fremmest skulle komme vejfærdslen til gode og ikke skulle betragtes som en særlig håndsækning til banerne.

Formålet med ændringen var ønsket om at ophæve det komplicerede udvalgsapparat omkring lovens administration, herunder den omfattende administration af bevillinger og efterfølgende regnskab til udførelse, drift- og vedligeholdelse. Krydsningslovens bestemmelser blev overført til vejbestyrelsesloven.

Vejlovens administration af krydsningssager, herunder de fortsat løbende forenklinger og afbureaukratiseringer mellem myndighederne.

Det var Vejdirektoratet der fortsat skulle godkende ændringer i overkørsler.

I 1970 blev der etableret et kontaktudvalg mellem repræsentanter fra Justitsministeriet, DSB og Vejdirektoratet samt et teknikudvalg med repræsentanter fra DSB og Vejdirektoratet.

I 1972 blev der besluttet en smidigere ekspeditionsform således, at sagerne ekspederes rutinemæssigt af Vejdirektoratet efter høring af de relevante myndigheder. DSB fremsender kvartalsvist oversigt over forbruget på de konti, hvor Vejdirektoratet har tilstillet bevilling til krydsningssager efter samme principper som i Krydsningsloven.

Overkørselsanlæg på havnespor mv. i Nr. Sundby, Mariager, Randers, Horsens og Amagerbanen, som var ejet af DSB eller kommuner, men driftmæssigt administreret af Vejdirektoratet, hvilket medførte en forholdsvis stor administration i forhold til overkørselsanlæg på privatbanerne, blev i 1984 overdraget til DSB som led i en rationalisering.

En DSB direktør havde i 1982 i forbindelse med nogle større ulykker i jernbaneoverkørsler slået til lyd for, at Vejdirektoratet stillede større bevillinger til rådighed for automatiske bomanlæg ved DSB-overkørsler. Det blev antydnet, at årsagen til det relativt lille antal halvbaner, der årligt blev etableret (5-10 stk.) var manglende krydsningsmidler fra Vejdirektoratet.

Vejdirektøren påpegede overfor DSB direktøren, at det ringe antal halvbaner især skyldes manglende kapacitet fra DSB's side, hvilket DSB direktøren ikke var enig i.

Vejdirektoratet meddelte ved brev af 11. marts 1982 til DSB direktøren, at der i 1979, 1980 og 1981 var stillet henholdsvis 4,0 mio. kr., 4,0 mio. kr. og 4,3 mio. kr. til rådighed. Det vil sige 12,2 mio. kr. i alt. DSB's forbrug i de tilsvarende år havde været 0,88 mio. kr., 0,71 mio. kr. og 1,1 mio. kr. i alt 2,69 mio. kr., hvilket vil sige, at der kun var etableret automatiske baner for 22 % af de bevilgede midler.

Der var således ikke hold i DSB direktørens udtalelser i radioen.

DSB direktøren beklagede ved brev af 2. april 1982 til Vejdirektoratet de fejlagtige oplysninger i radioen.

Samtidige oplyste DSB, at de påregner at udvide installationskapaciteten i 1983 til ca. 40 halvbanesuppleringer stigende til 50 halvbanesuppleringer pr. år fra 1984.

I maj 1982 blev der afholdt direktørmøde mellem DSB og Vejdirektoratet vedrørende processen for det fremtidige samarbejde og program for halvbanesuppleringer på DSB-strækninger.

Det blev vedtaget, at der gennemføres samme praksis som Vejdirektoratet har ved privatbanerne med besigtigelser.

I besigtigelserne deltager banen, politiet, vejbestyrelsen og Vejdirektoratet.

Der registreres fejl og mangler ved afmærkning, oversigt etc., samt en vurdering af hvilke overkørselsanlæg, der trafikikkerhedsmæssigt af hensyn til vejtrafikken, bør forbedres yderligere ved f.eks. supplerung med halvbaner.

Som prioriteringskriterier indgik skete uheld, ringe vejtekniske forhold f.eks. snoet vejforløb, tælliggende vejryds og smal kørebane. Politiet og Vejdirektoratet påpegede en række vejtekniske ændringer, der bør udføres samtidig med halvbanesuppleringerne.

Det blev aftalt, at Vejdirektoratet skulle deltage i det fremtidige planlægnings- og prioriteringsarbejde af sikringsforanstaltninger i overkørsler.

DSB fremlagde på mødet et forslag til strækningsbesigtigelser.

DSB direktør fremsender ved brev i september 1982 forslag til supplerung af advarselanlæg med halvbaner i 1983 og 1984.

Til det fremsendte forslag tilføjes, at prioriteringskriterierne, der er lagt til grund for denne rækkefølge er:

1. Høj toghastighed, høj togintensitet, stor procentdel lette tog.
2. Høj toghastighed, høj togintensitet.
3. Høj toghastighed, stor procentdel lette tog.
4. Øvrige.

Vejdirektøren meddelte DSB ved brev af 11. marts 1983, med henvisning til drøftelserne på mødet d. 19. maj 1982 angående anvendelse af Vejdirektoratets krydsningsmidler, at de i ansøgningen af 22. september 1982 anførte kriterier, som høj toghastighed, høj togintensitet og stor procentdel af lette tog, formentlig ikke helt var i overensstemmelse med krydsningslovens intentioner, der er videreført i vejloven, om Vejdirektoratets finansiering af den "type" halvbanesuppleringer.

Endvidere opfordrede Vejdirektøren til, hvilket der tidligere var gjort opmærksom på over for Banejernen, at DSB straks efter besigtigelsernes afholdelse, går i gang med udarbejdelse af nødvendige projekter, herunder igangsætter den tekniske projektering af signalanlæggene samt optager forhandling med de berørte myndigheder.

I 1986/1987 bliver der gennemført en rationalisering af bestyrelsesforholdene for broanlæg ved skæring mellem DSB-strækninger og hovedlandevejssnettet således, at DSB ejer sporbærende broer og Vejdirektoratet vej bærende broer.

Vejdirektoratets merudgifter ved omfordelingen af broerne beløb sig til ca. 3 mio. kr. Som kompensation herfor, blev Vejdirektoratets hidtidige udgifter til drift- og vedligeholdelse af overkørselsanlæg jf. vejlovens § 86, stk. 4 på ca. 2,2 mio. kr. for 242 overkørselsanlæg brugt til delvis udligning ved overdragelse til DSB. Det vil sige der var en difference på 0,8 mio. kr. i Vejdirektoratets disfavør.

I forbindelse med udarbejdelse af en oversigt over, hvilke overkørselsanlæg Vejdirektoratet afholdt drift- og vedligeholdelsesudgifter for, blev det samtidigt konstateret, at Vejdirektoratet i en periode på ca. 15-20 år havde afholdt D&V-udgifter til ca. 100 overkørselsanlæg på banestrækninger, der var nedlagt i 1971 eller tidligere. Vejdirektoratet var således igennem en årrække uretmæssigt blevet opkrævet et beløb, der skønsmæssigt blev vurderet til ca. 11-12 mio. kr. i 1985-prisniveau.

D. 13. februar 1990 blev der afholdt møde mellem Trafikministeriet, DSB og Vejdirektoratet angående bl.a. afbureaukratisering i forbindelse med definitionen af "Statskassen" i vejlovens § 86, stk. 4.

Vejdirektoratets indstilling var, at den nuværende ordning med overførelse af krydsningsmidler fra Vejdirektoratet til DSB ophørte, set i relation til, at der ikke var flere overkørsler på statsbanenettet som opfyldte forudsætningerne for anvendelse af krydsningsmidlerne.

Siden først i 1980'erne var der foretaget trafiksikkerhedsmæssige besigtigelser af overkørsler ud fra vejtrafikanternes sikkerhed. Overkørslerne var blevet delt op i 3 grupper A, B og C afhængig af den trafiksikkerhedsmæssige risiko for vejtrafikanterne.

Gruppe A-overkørsler opfyldte vejlovens (krydsningsloven intentioner) forudsætninger for Vejdirektoratets afholdelse af udgifterne til halvbotomme. Herudover havde Vejdirektoratet afholdt udgifterne til en del af gruppe B-overkørslerne, selvom man reelt ikke var forpligtiget til det, da det var togtrafikken, der havde påført en øget sikkerhedsrisiko for vejtrafikken.

Herudover påpegede Vejdirektoratet, at der kunne spares 20-25 % i generelle omkostninger, som blev påført fakturaerne fra DSB til Vejdirektoratet.

Der havde været betydelige problemer med fakturakontrol, herunder usikkerhed med i hvilket finansår fakturaer kunne forventes fremsendt.

Ministeriet besluttede på dette grundlag, at fra og med 1991 var "statskassen" DSB for overkørsler på statsbanenettet.

Besigtigelser, planlægning og prioritering fortsætter i samarbejde med Vejdirektoratet i henhold til indgåede aftaler. Projektgodkendelser foretages fortsat af Vejdirektoratet som myndighed i henhold til lovgivningen – også i relation til ministeriets beslutning på møde d. 13. februar 1990.

DSB fremsender brev af 17. december 1990 fra direktionen til Vejdirektoratet bilagt et notat af 5. december 1990 angående niveauoverkørsler fokuseret på risici i niveauoverkørsler, uheld og uheldskonsekvenser, sikringsforanstaltninger etc.

DSB anmoder om et møde med Vejdirektoratet.

Notatets konklusion var, at ud fra en analyse "Risikoundersøgelse" omfattende 46 overkørsler, der alle er sikret med halvbotomme og beliggende på hovedstrækningerne København – Esbjerg og Aalborg – Padborg, at risikoen for dræbte bilister ikke øges, men risikoen for dræbte togpassagerer øges med faktor 6. Det skyldes ikke (!) toghastighedsforøgelsen, men det øgede togtantal og især det lettere materiel (IC-3), der forøger risikoen for afsporing med alvorligere skader til følge.

På baggrund af det fremsendte brev afholdes der møde i Vejdirektoratet d. 9. januar 1991 med DSB.

Angående de 29 jernbaneoverkørsler på hovednettet i Jylland og en enkelt på Falster måtte Vejdirektoratet meddele, med henvisning til sagen om de 7 fynske overkørsler på hovedstrækningen, hvor ministeriets forfolkning af loven var, at DSB selv måtte afholde udgifterne til viadukterne, da årsagen var højere toghastighed og togfrekvens, som Vejdirektoratets krydsningsmidler ikke kan komme på tale ved de 29 overkørsler – også set i relation til ministeriets beslutning ved møde d. 13. februar 1990.

DSB's generaldirektør fremsender brev af 15. juli 1991 med tilhørende notat af 9. juli 1991 til Vejdirektoratet.

Generaldirektøren meddeler, at sikkerheden i jernbaneoverkørsler ligger os meget på sinde, men udgifterne hertil forekommer en stadig mere tyngende byrde.

Generaldirektøren tilføjer, at under hensyn til at vejtrafikken er steget gennem en årrække og til, at halvkompleksiteten og regelforbedringer indebærer en betydelig forøgelse af sikkerheden også for vejtrafikken, finder DSB, at Vejdirektoratet som hidtil skal deltage i afholdelse af omkostningerne.

Vejdirektøren svarer ved brev af 10. september 1991 på Generaldirektørens henvendelse.

Det er rigtigt, at vejtrafikken stagnerede i 70'erne, som konsekvens af oliekrisen, er vendt til en stigning op igennem 80'erne, der indtil nu fortsætter i 90'erne.

Samtidig har vi også op igennem 80'erne til trods for trafikstigningen oplevet det glædelige, at uheldstallet stadig er faldende på vejene.

Umiddelbart skulle man forvente, at antallet af uheld i jernbaneoverkørsler er proportionalt med produktet af antal tog og antal vejkøretøjer, men undersøgelser har vist, at dette ikke er tilfældet. Ved større vejtrafik øges sandsynligheden for, at der ankommer flere køretøjer i spærretiden. I den situation vil det først standsende vejkøretøj fungere som barriere for de senere ankomne.

Denne problemstilling gør, at der i uheldsberegningerne indgår begrebet den "effektive" vejtrafik, der er det antal køretøjer i døgnet, som direkte har mulighed for sammenstød med tog. Eksempelvis er den "effektive" vejtrafik 1.080 i døgnet ved en samlet vejtrafik i døgnet på 2.500. Fra og med en vejtrafik på 3.500 har den "effektive" vejtrafik en faldende kurve, hvor eksempelvis den "effektive" vejtrafik kun er 540 ved en aktuel vejtrafik på 9.000 i døgnet.

Det må således konkluderes, at der ikke er nogen ligefrem proportionalitet mellem vejtrafikstigning og uheldsrisiko i jernbaneoverkørsler.

Derimod har forøgelsen af togintensiteten og toghastigheden, der tilsammen medfører en forøgelse af spærretiden for vejtrafikken, langt større indflydelse på uheldsrisikoen mellem tog og vejtrafikant, hvor der må regnes med proportionalitet med forøget spærretid.

Vejdirektoratet må således til DSB's hovedargument, om at stigningen i vejtrafikken skal udløse midler fra Vejdirektoratets til forbedring af sikkerheden i overkørsler, meddele, at Vejdirektoratet ikke har hjemmel til afholdelse af disse udgifter.

Derudover har ministeriet besluttet ved møde i februar 1990, at der ikke længere skal overføres krydsningsmidler fra Vejdirektoratet til DSB.

Det er således overkørselsejeren, der nu må afholde udgifterne til trafikikkerhedsfremmende forbedringer – også når de er som følge af regelændringer.

Der afholdes møde i Trafikministeriet d. 28. maj 1993 med deltagelse af departementschef Peter Elming, kontorchef Leif Larsen, fuldmægtig Mogens Funck, fra DSB generaldirektør Peter Langager og direktør Erik Eisborg samt ingeniør Carl Dixen Pedersen, Vejdirektoratet.

Anledningen var generaldirektørens henvendelse af 24. april 1993 til departementchefen angående sikring mod uheld i jernbaneoverkørsler i henhold til DSB notat af april 1993.

Generaldirektøren resumerede DSB's gamle travlere omkring den økonomiske fordeling mellem vej- og togtrafik. Generaldirektøren fandt det uforståeligt, at Vejdirektoratet afholdt udgifterne til overkørselsanlæggene på Privatbanerne, men ikke ville afholde udgifterne til DSB's overkørselsanlæg.

DSB havde ikke i budgetterne 600 mio. kr. til de økonomiske konsekvenser af de nye regler udarbejdet i fællesskab mellem DSB og Vejdirektoratet.

Ministeriet trak i klare vendinger den historiske baggrund i krydsningsloven op, for hvem der betaler hvad i forbindelse med jernbaneoverkørsler til forbedring af vejfærdslens sikkerhed.

DSB har afholdt udgifterne til sikringsforanstaltninger i de bevogtede overkørsler, på de indhegnede baner, hvor DSB gradvis har fået tilladelse til nedlæggelse af bevogtningen mod at forpligtige sig til at etablere automatiske overkørselsanlæg. Dette blev ikke anset for ophævelse af bevogtningen i krydsningslovens forstand. På uindhegnede sidebaner, var der tidligere med udgangen af 1990 tildelt krydsningsmidler.

Derimod er privatbanerne anlagt som uindhegnede baner, hvor det var Vejdirektoratet som ejer via krydsningsloven, der afholdt udgifterne til etableringen af de automatiske overkørselsanlæg.

Angående de af DSB førnævnte 600 mio. kr. havde Vejdirektoratet forud for mødet fremsendt brev af 18. maj 1993 gjort opmærksom på, at de nye reglers økonomiske konsekvenser var ca. 70 mio. kr. og regelhensigter ca. 100 mio. kr. i alt 170 mio. kr.

Reinvestering i ny teknologi (allerede i 1980 ønsket af DSB) og nedslidte komponenter, som indgår i et overkørselsanlæg, og som til dels er uafhængig af nye regler, ville beløbe sig i alt til ca. 330 mio. kr.

DSB direktøren gav udtryk for, at nye fuldelektroniske styreudrustninger var ligegyldige for trafikssikkerheden. Det tilbageviste både Ministeriet og Vejdirektoratet. I 1980 ønskede DSB en ny fuldelektronisk styreenhed ud fra forskellige ønsker herunder, at den eksisterende relæbaserede styreenhed havde nået pensionsalderen på ca. 25 år.

Regelgruppen havde i 1985 foretaget en studierejse til Tyskland, Schweiz og Frankrig for at "afprøve regelforslaget". Alle 3 lande gav udtryk for, at levetiden for en styreenhed er ca. 25 år. Med stigende alder kommer de tekniske fejl, der bl.a. har negativ indflydelse på togafviklingen og forøger drift- og vedligeholdelsesudgifterne.

Vejdirektoratet har løbende implementeret forslaget til nye regler med nye vejlanterner, nye bomygter, eftergivelige signalmaster, krydsmærke på venstre vejsignal, nye fuldelektroniske styreenheder etc.

Angående uheld i jernbaneoverkørsler nævnte DSB selv, at forøgelsen af spærretiden ved øgning af toghastigheden og togintensiteten ville medføre forøget risiko for uheld i overkørsler.

Vejdirektoratet gjorde opmærksom på, at uheld i overkørsler ikke kan sammenlignes med andre uheld på vejnettet.

Den menneskelige alvorlighedsgrad for vejtrafikanten er 5-6 gange større i overkørselsuheld. Uheldsårsagen er i mange tilfælde vanskeligt at opklare, da vejtrafikanten er blevet dræbt. De til stadighed lettere tog øger sikkerhedsrisikoen for togpassagererne med faktor 6, har DSB oplyst.

Som anført i regelforslaget bør alle færdselsretninger mod overkørslen sikres med automatiske bomber inden togpassage.

På anmodning af departementchefen, blev der nedsat en hurtigt arbejdende arbejdsgruppe med deltagelse af Leif Larsen, Preben Olesen og Carl Dixen Pedersen til revurdering af reglernes økonomiske konsekvens for den fremtidige finansiering samt gennemførelse af projekt 180 km/t.

Efter gruppen havde afholdt to møder, var der enighed d. 16. juni 1993 om reglernes tekniske indhold og foreliggende cirkulærekast uden ændringer.

Der blev foretaget yderligere en minihøring af reglerne hos Amtsrådsforeningen og Kommunernes Landsforening.

DSB havde i de senere år årligt udarbejdet politik notater bl.a. om sikkerheden i overkørsler.

Det daværende senest notat, dateret 03.11.1995, var der som noget væsentligt nyt anført: "... således at der i henhold til de opstillede målsætninger opnås maksimal effekt af de anvendte ressourcer, og at indsatsen i øvrigt kan koordineres med andre anlægsaktiviteter i DSB bane".

Denne politik var allerede igennem flere år gennemført i samarbejde mellem Privatbanerne og Vejdirektoratet.

1996-bemærkninger til "Forslag til lov om Banestyrelsen (nu Banedanmark)".

Af Jernbanetilsynet blev Vejdirektoratet gjort opmærksom på, at ovennævnte lovforslag var sendt i høring – men Vejdirektoratet var ikke på høringslisten. Det blev meddelt ministeriet, at Vejdirektoratet vil fremkomme med bemærkninger i relation til jernbaneoverkørsler.

Vejdirektoratets høringssvar, dateret 13.11.1996, var blevet koordineret med Jernbanetilsynet. Af bemærkningerne kan nævnes:

"Vejdirektoratets myndighedsrolle har i mange tilfælde været meget svær at udøve over for DSB, hvilket bl.a. har ført til, at alt for mange sager er landet på ministeriets bord til afgørelse. Tilsvarende har forholdet til kommuner til tider været meget konfliktrfyldt.

Endvidere har der været betydelige forskelle i forholdet over for lokale vejbestyrelser og lodsejere i den måde, henholdsvis DSB og Vejdirektoratet ved Privatbanerne, har administreret problemstillingerne på. Dette er af mange årsager en uholdbar situation. Uanset om det er en overkørsel ved DSB, Privatbanerne, godsspor, havnespor mv. bør rollerne som myndighed og forvalter udøves ens over for tredjepart i overensstemmelse med love, regler etc."

Endvidere foreslog Vejdirektoratet:

"Oprettelse og drift af en fælles overkørselsdatabase med alle relevante oplysninger i lighed med den database Vejdirektoratet administrerer på vejområdet. Ud fra alle bankes oplysninger skal der kunne udarbejdes statistikker for bl.a. uheld og fejl (NB: Er ikke sket).

Fælles om den teknologiske udvikling af signalanlæggene. Det nuværende samarbejde med DSB på dette område har været hæmmende for fremdriften i udviklingen, specielt tænkt på den centrale styreenhed til overkørselsanlæg.

De endelige snitflader bør drøftes mellem Banestyrelse, Jernbanetilsynet og Vejdirektoratet med indstilling over for ministeriet med henblik på at undgå forvaltningsproblemer samt at fastlægge hensigtsmæssige samarbejdsformer."

Bramming - Tønderbanen.

I forbindelse med opgraderingen af Banestrækningen Bramming-Tønder foreslog Banestyrelsen, at de usikrede overkørsler nr. 13, 23, 51 og 61 kun blev sikret med advarselsanlæg uden automatiske bomme.

Jernbanetilsynet og Vejdirektoratet krævede også automatiske bomme. Dette ville Banestyrelsen anke til ministeriet, men det skete aldrig.

De 4 jernbaneoverkørsler blev sikret med advarselsanlæg uden myndighedsgodkendelse.

Grenåbanen.

Først i 1990'erne blev jernbaneoverkørsel nr. 224 Grenå udpeget som sort plet med bl.a. alt for mange bagendekollisioner.

Vejdirektoratet leverede en hel del master, lave såvel som høje og vejsignaler mv. for at tydeliggøre overkørselsanlægget for trafikanterne.

Dette satte Banedanmark aldrig op!

Nærbaneprojekterne.

Først i 2000-tallet blev der gennemført en hel del nærbaneprojekter med bl.a. hastighedsforøgelse til følge. I disse projekter blev der ikke for de fleste vedkommende medtænkt forbedringer af sikringsforanstaltninger i jernbaneoverkørsler. Det var tidligere på direktorniveau aftalt, at Vejdirektoratet skulle medvirke fra planlægningsstart, men det skete ikke. I processen var vejbestyrerne, politiet og Vejdirektoratet udsat for, at der ikke forelå myndighedsgodkendelse inden Trafikstyrelsen meddelte midlertidig ibrugtagningstilladelse. Vejtrafikens sikkerhedsforhold blev tilsidesat i forhold til højere toghastighed.

Det mest frustrerende var den midlertidige idriftsættelse af Svendborgbanens hastighedsopgradering fra 100 til 120 km/t næsten fra dag til dag, hvor bl.a. Fyns Amt ikke har haft mulighed for at koordinere amtets gadesignalanlæg for Ørbækvej med den længere spærretid for overkørselsanlægget for Ørbækvej.

Alt gik i sort trafikalt.

I en hel del overkørsler var stianlæg ikke sikret med stibomme.

Vejdirektoratet meddelte kommentarer til 10-årsplan d. 03.08.2005. En overkørsel, der ikke er med i planen ovk. nr. 23 for Højbygade, hvor der tidligere har været 2 dødsuheld og flere læt på uheld. Der er mange skolebørn. Der anbefales stibomme. Projektet kommer ikke med i 10-årsplanen af uforståelige grunde. Sidst på året 2010 sker et tragisk uheld i overkørslen, hvor en dreng bliver dræbt.

I december 2010 vedtager Folketinget som konsekvens heraf aftalen: "Forstærket indsats mod spøgelsesbilisme og bedre sikkerhed i overkørsler" af 16. december 2010.